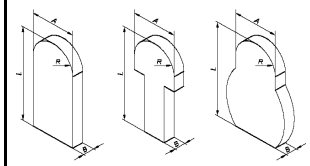
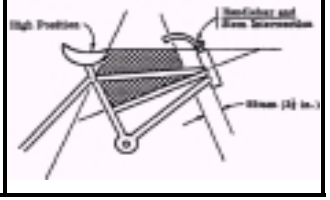
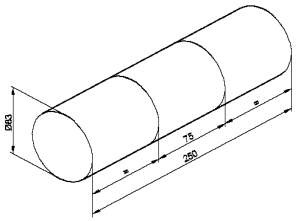
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
適用範囲	公道で使用する目的の自転車で、サドル地上高を635mmまたはそれ以上に調整できるものに摘要する。 商用運搬車、タンデム車、玩具自転車および公式競技に使用するために設計された自転車などの特殊車は適用外	公道で使用する目的の自転車で、最大サドル高が635mmまたはそれ以上のものに摘要する。 マウンテンバイク、レーシング車、商用運搬車、リカンベント車、タンデム車および公式競技に使用するために設計された自転車などの特殊車は適用外。 最大サドル地上高が435mm以下のものはEN71、435mmを越え635mmに満たないものはEN 14765を摘要する。	ドイツ道路交通法の対象となり、一般の交通に使用される2輪の自転車。 下記の試験は、リム径の表示が203～451で、体重が50kgまでの乗員が搭乗することを意図した子供用自転車にも適用する。	JIS D9111に規定する一般用自転車（スポーツ車、シティ車、実用車、子供車又はコンパクト車）。 サドル最大高さが435mmを超え635mm以下のものは幼児車としてD9302に規定する。	JIS D9111に規定する一般用自転車及びJIS D9111に規定する幼児用自転車。 ［下記は、幼児用自転車の規定は省略している。］	人力のみによる後輪駆動の2輪の車両で、トラックレーサー又は消費者ごとの注文に応じて特別に作られた特殊自転車を除く。
部品	自転車用タイヤおよびリム、照明およびリフレクタ、ベル、チェーン、キャリヤについては部品規格あり。	キャリヤはprEN 14872による。	ペダル、前ホーク、ハンドル、サドル等の構成部品及び補修部品は、この規格の要件に適合し、かつ、製造業者の識別表示がなければならない。	日本工業規格がある部品は日本工業規格によるか品質が同等以上のものを用いる。	JIS規格と同じ	
		自転車用タイヤ、リム、ベル、チェーン、キャリヤについてはISO規格を適用。	タイヤ、バルブ、リム、チェーン、キャリヤ、ねじ、ベル、道路交通車両の配線については別規定あり。	摘要する日本工業規格がない部品を用いる場合には、走行上及び安全上必要とする品質をもつものでなければならない。	JIS規格と同じ	
主要寸法				長さは1900mm以下 幅は600mm以下	長さは1900mm以下（幼児車については950mm以上1350mm以下） 幅は600mm以下（幼児車については350mm以上550mm以	
各部の固定				ねじ類は十分な固定力が得られる長さではめ合い、使用中に容易に緩まないように締め付ける。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	自転車は、消費者が組立に必要とする技能が成人の一般的知識及び能力を超えないように作られていなければならない。
						部品の組付け、固定に使用する小ネジ、ボルト又はナットは、各試験中に損傷、緩み、その他本来の機能を損なう欠陥を生じてはならない。ねじ部品は、すべて調節及び整備の効く品質のものとする。
	フレーム、前ホーク、ハンドルバーにブレーキ部品を取り付けるねじ類は、適切な固定金具、たとえばロックワッシャ、ロックナット、スティッフナット（stiff-nut）と共に使用する。	ジェネレータ、ブレーキ機構、どろよけをフレーム、前ホーク、ハンドルバーに、サドルをシートポストに取り付けるためのねじはロックワッシャ、ロックナット、緩み止めナットなどの緩み止めを施したものを用いる。		キャリパブレーキのフレーム組付部は、ばね座金、ロックナットなどによって緩み止めを施した構造とする。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	ブレーキは、ロック座金やロックナットなどの緩み止め付き結合方法で確実に組みつけてあり、・・・

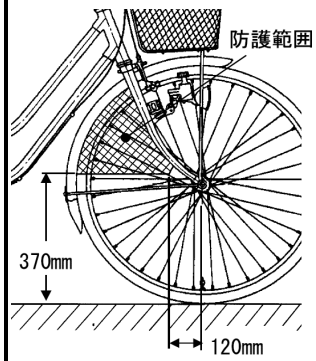
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
ネジの強度	ハンドルポスト引上げ棒の最小破壊トルクは、製造業者が推奨する最大締め付けトルクより50%以上大きくなければならない。	ハンドルバー、ハンドルステム、バーエンドバー、サドル、シートポストを取り付けるねじの破壊トルクは、製造業者が推奨する締付トルクを50%以上上回ること。		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（操縦部の強度の項で規定）	
	製造業者の指示どおりに組み立てたとき、ブレーキワイヤ組み付けねじ（Cable pinch-bolts）がワイヤを切断してはならない。	製造業者の指示どおに組み立てたとき、ブレーキワイヤ組み付けねじ（Cable pinch-bolts）がワイヤを切断してはならない。		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	インナ止め金具がワイヤ素線を切ってはならない。
	ブレーキケーブルが切断したような場合でも、ブレーキ装置のどの部分も車輪の回転に支障を与えてはならない。	ケーブルが破損したような場合でも、ブレーキ装置のどの部分も車輪の回転に支障を与えてはならない。		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	
先鋭部	通常の乗車や操作、手入れのときに、手足に触れる露出したエッジは鋭くしてはならない。	ISO規格と同じ	サドル、チェーンケース、キャリヤなどの端縁や角部は、丸め、面取り、遮蔽、被覆その他の方法で、確実に危険部分を除去する。	通常の乗車走行及び取扱操作で人体に危害を及ぼすおそれがある鋭い角、とがり、ばり、かえりなどがあってはならない。	JIS規格と同じ（外観で規定）	手や足に接触し得るようなところに、未仕上げの剪断金属縁その他の鋭利部分があってはならない。
				ブレーキレバー、スタンド、セイフティフックなどの端部は、丸め加工を施すか容易に離脱しないキャップなどで覆う。	JIS規格と同じ（外観で規定）	巻込加工をしていない金属縁は、剪断加工中にできた端縁の不揃いあるいはばりやかえりを除去するように仕上げなければならない。
突起部	組立後、長さ8mm以上の硬い露出した突起物は、端部を半径6.3mm以上に丸める。また、12.7mmより大きい長辺寸法、3.2mmより大きい短辺寸法でなければならない。	ISO規格と同じ	突起部は、先端を丸め、または丸められた耐久性のあるキャップで被覆してあるものとする。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（外観で規定）	突起物禁止範囲内（ハンドルステムの後方89mm、サドルの前端及び立パイプとバックホーク上端部の交点に接する線、上パイプの上面、サドル前部とハンドルステム結合部を結ぶ線で区切られた部分）には、いかなる突起物もあってはならない。
		ただし、突起物からフロント変速機構、リヤ変速機構、リムを制動するブレーキ機構、ヘッドパイプのランプブラケット、リフレクタ、トウクリップとトウストラップ、ビンディング機構、大ギヤと小ギヤ、ボトルケージは除外する。		ただし、突起物には軟らかいゴム及びプラスチックは含まないこと。チェーン引きなど調整を必要とするもの、及びキャップで覆われているものは、この規定を適用しないことを追記。	JIS規格と同じ（外観で規定）	

※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

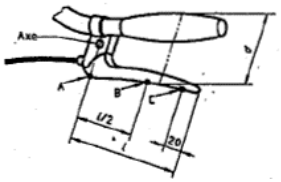
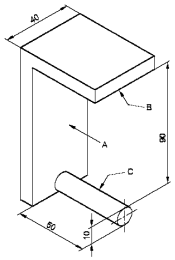
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
突起部 (続き)	サドルから前方に300mmまでの上パイプに突出物があってはならない。ただし、直径が6.4mm以下のワイヤーケーブル及び厚さ4.8mm以下のケーブルクランプは取り付けても良い。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（外観で規定）	直径が6.4mm以下のワイヤーケーブル及び厚さ4.8mm以下のワイヤ止めは取り付けても良い。
	保護クッションとして取り付けられるフォームパッドは、パッドが取り外されたとき、突起物の要件を満たしているならば許される。	ISO規格と同じ				
	露出した突起物となるねじ山は、ナット面からねじ径以上に突き出てはならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（外観で規定）	
	突起物が露出したものかを判定するには、その突起物が直径83mm、長さ250mmの円筒の中央75mmに接触し得るかどうかにより判定する。	ISO規格と同じ 	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（外観で規定）	
ワイヤ	ワイヤ端末は20Nの引き抜き力に耐えるキャップか、簡単に取れない方法で処置する。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	操作ワイヤの末端はすべて、キャップの装着その他の方法でほつれ防止の処置をする。
			ワイヤニップルは1600Nの離脱力に耐え、そのときインナの弾性伸びが1.2%以下。アウタに700Nの圧縮力を加えたときの収縮が0.8%以下。	ブレーキワイヤ、ディレーラワイヤなどの長さは、操作上必要な長さとし、著しいたるみがあってはならないことを追記。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	ワイヤキャップは8.9Nの離脱力に耐える。
			ワイヤには製造業者を表示する。			
		インナーケーブルはアウターケーシングに適切な防水ライナーを付けるなどして、腐食から保護されていること。さらに、インナーケーブルに低摩擦コーティングが施してあるか、またはアウターケーシングに低摩擦ライナーが付いていること。	ブレーキワイヤは、アウタケーブル末端が上向きの場合は、シールして水の浸入を防ぐ。			操作ワイヤのインナは、固定部分に擦れてはならない。摩損しないよう、アウタ口の方向に沿って出入りする。

※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
各部の構造		折りたたみ自転車は、簡単で、安全な方法で折りたたみ機構を固定でき、折りたたんだときケーブルを傷つけないこと。				
		走行中、折りたたみ機構が車輪やタイヤに接触せず、折りたたみ機構のロック解除がされないこと。	(フレームの静荷重試験の項で)折りたたみ式のフレームでは、結合部が緩んでも、乗員の安全が脅かされないようデザインされていること。			
				ハンドルステムは、はめ合わせ限界標識を超えて固定しないこと。	JIS規格と同じ(各部の構造の項で規定)	
					シートポストは、そのはめ合わせ限界標識が立パイプの一番上から超えない高さとなるように固定されていること。	
					車輪の径の呼びが22以上のシティ車については、前ホークと前どろよけで囲まれる前ホーク後方の範囲で、かつ、前車輪接地面から370mmを超える範囲(前ハブ軸の中心から半径120mm以内の範囲を除く)を覆う(その範囲内で直径40mmの円筒が通過しない形状を持つこと)異物挟み込み防護装置を前車輪の左右に確実に取り付けること。  	

※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
制動装置	前輪を制動するものと、後輪を制動するものの2つの制動装置を取り付ける。2つのブレーキは独立して作動すること。	自転車には少なくとも2つの独立して作動する制動装置を備えなければならない。少なくとも一つは前輪に作用し、一つは後輪に作用すること。	前輪を制動するものと、後輪を制動するものの2つの制動装置を取り付ける。一方のブレーキの故障が原因で他方のブレーキの故障を生じてはならない。ブレーキレバーは正常な乗車姿勢で操作できるように取り付けてなければならない。	前車輪及び後車輪のそれぞれを制動する別系統のブレーキを装備しなければならない。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	自転車は、前・後輪ブレーキ又は後輪ブレーキのみを装備する。
			ブレーキには次の表示がなければならない。 製造業者又は商標 形式記号 仕様（サイズ） ブレーキブロック及び舟には、次の表示があるものとする。 製造業者の名称又は商標 形式記号（リム形式への適応組み合わせを示すものでなければならない）			
	石綿を含むブレーキブロックの使用は認められない。	石綿を含有するブレーキブロックの使用は認められない。				
レバーの配置	前後ブレーキのレバーの配置は、自転車が販売される当該国の法律、習慣や事情に従う。	ISO規格と同じ		一般に、前ブレーキ用をハンドルバーの右、後ブレーキ用をハンドルバーの左に配置する。	ブレーキレバーは前ブレーキ用をハンドルバーの右、後ブレーキ用をハンドルバーの左に配置すること。	後ブレーキはハンドルバーの右手側、前ブレーキは左手側につけたレバーで作動する。顧客の注文によって逆にしても良い。
						一つのレバーで前後両方を作動させるものは、手動レバーに関する全要件を満足させる。レバーは左右いずれかに、顧客の意向に従って取り付ける。
		自転車の製造業者は、取扱説明書にどちらのレバーが前もしくは後ブレーキを作動させるか記載しなければならない。				
			車輪交換のためブレーキアームを開放状態にしたとき、次のブレーキ操作で自動的にブレーキが制御状態になって完全に機能しなければならない。			

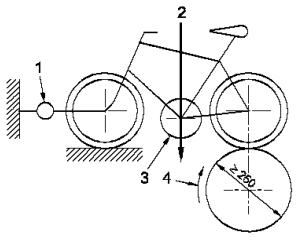
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
レバーの開き	レバーとにぎり間の最大寸法は、レバーの1/2までは90mm、1/2より先端では100mmを超えてはならない。  	にぎりとブレーキレバーの間隔が90mm（サドル最小高さが635mmに満たないものは75mm［注）サドルを635mm以下の高さに下げられるものは、子供が乗車することも想定］）以下の部分が40mm以上の長さだけなければならない。判定は、手の指と親指を模したブレーキレバーの開きを確認する専用のジグをレバーとにぎりに押し当てたとき、レバーが動かないでジグの端部まで押し当てられれば合格とする。なお、手の指を模したジグの端部からレバー端までの距離を測定し、その距離が25mmを超えるときは、後述するブレーキの試験はその位置に荷重を加えて実施する。  	ISO規格と同じ 子供車は77mm、85mmを超えてはならない。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	レバーとにぎり間の最大寸法は、レバーの支点とレバーの中点との間では89mm（3.5インチ）を超える部分があってはならない。 にぎり幅はレバー開放端に向かって拡がってもよいが、レバー端から12.7mm（0.5インチ）を除きその拡がりは12.7mm（0.5インチ）を超えてはならない。
	調整できるブレーキレバーは、上記の間隔に調整できるのならば使用できる。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
						レバー端から25mm（1インチ）の点に力を加え、44.5N（10lbf）未満でブレーキブロックが車輪の制動面に接触しなければならない。
ブレーキ調整	取扱説明書に記載されている交換時期まで摩耗するまで、適切な位置に調整できること。	左記を工具を使用しないで調整できること。	ブレーキは、ブレーキブロックの摩耗を補正して、所用の制動力が維持できるよう調整できる構造でなければならない。	ブレーキブロック、ブレーキライニングなどの摩耗、ワイヤの伸びなどが生じたときに、制動力を維持するための調整が可能なこと。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 （2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
ブレーキ調整（続き）	適切に調整されたブレーキブロックは、ブレーキ作動面以外には接触しない。	ISO規格と同じ	ブレーキ舟は操作時にブレーキブロックが制動面に密着するよう設計、装着してあるものとし、車輪の前・後進いずれの回転によってもブレーキブロックが離脱してはならない。	制動面とのすき間が適切で、著しい片当たりがないこと。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	キャリパブレーキのブレーキブロックは、タイヤやスポークに接触せず契合するよう、交換調整ができるものとし、舟はブレーキ体に確実に組みつけてなければならない。
ロッド式ブレーキ	ロッド式のブレーキでは、ハンドルバーを60度旋回させても、ブレーキブロックがリム面に接触すること。その後、中立位置に戻したときに、ロッドに曲がりやねじれが生じないこと。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	
ブレーキ摩擦材の固定	自転車と乗員の合計質量を100kgとして、両ブレーキレバーに180Nの操作力（もしくは、ブレーキレバーがにぎりに接触しうる力）を加え、自転車を前後に75mm以上、5回揺動させたとき、異常が生じてはならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	サドル上に最低68.1kg（150lbf）のおもり又は乗員を載せ、レバーがハンドルバーに接触するのに要する力、または445N（100lbf)の力をレバーに加え、平たんな舗装路面上で前後に76mm（3インチ)以上6回揺動させたとき、ブレーキ構成部品に著しい損傷、障害、固定のずれ又は整合不良があってはならない。
ブレーキ装置の強度	手動ブレーキでは、ブレーキレバーを450Nの力で10回操作したとき、異常が生じてはならない。	ISO規格と同じ	300N（子供車は180N）の操作力を15秒間負荷することを10回繰り返すが、必ず300Nの力でレバーがにぎりに接触しないよう調整する。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	ISO規格と同じであるが、445N（100lbf)の荷重で実施する。
			続けて、ブレーキレバーのハンドルバー取付け部に7N･mのトルクを15秒間加えたとき、ブレーキ系統の各部に緩み又は損傷がなく、ブレーキは使用に耐えなければならない。			
						手動ブレーキの荷重試験、揺動試験は、制動距離の測定に先立って行うが、各試験の間で調整をしてはならない。
	コースタブレーキでは、後輪を固定して、クランクが水平となる位置で、ペダル軸の中心に1500Nの垂直荷重を１５秒間ずつ、10回加えたとき、異常が生じてはならない。	左記の試験時間は1分間とする。	ISO規格と同じ試験（子供車は900N）（垂直荷重は2分間負荷する）をして、駆動系統又は制動系統の各部に緩み又は損傷があってはならない。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	

※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
コースタ ブレーキの強度	コースタブレーキは、クランクを60度逆転させるまでに作動しなければならない。 この角度測定は、少なくとも14N・mのトルクを加えて行う。	左記の測定は、250Nのペダル踏力を1分間加えて行う。	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	駆動時とブレーキ作動時のクランク位置の作動は、クランクに少なくとも13.6N・m(10ft・lb)のトルクを加えてそれぞれの位置に置いたとき、60度を超えてはならない。
制動性能(制動距離)	乾燥時は、25km/hの速度で、前後ブレーキを同時に作動させたときは7m、後ブレーキだけを作動させたときは15m、水ぬれ時は、16km/hの速度で、前後ブレーキを同時に作動させたときは9m、後ブレーキだけを作動させたときは19m以内の距離で、安全かつ円滑に停止しなければならない。	乾燥時はISO規格と同じ、水ぬれ時は、16km/hの速度で、前後ブレーキを同時に作動させたときは5m、後ブレーキだけを作動させたときは10m以内の距離で、安全かつ円滑に停止しなければならない。		乾燥時は、GDが5m以上のときは25km/h、GDが5m以下のとき16km/hの速度で走行させ、前後ブレーキを同時に作動させたとき5.5m、水ぬれ時はGDに関係なく16km/hの速度で9m以内の距離で、安全、円滑に停止しなければならない。 (GDとは、クランク軸が1回転するときに自転車が進む距離を示し、車輪の外周長に歯数比を乗じた数値で表す。)	JIS規格と同じ	最大歯数比でクランク回転数60rpmにおける速度(常用速度)が24km/h(15mph)以上の自転車は、24km/h以上の試験速度から4.75m(15ft)以内で停止し、乗用速度が24km/h未満の自転車は16km/h(10mph)以上の試験速度から4.57m(15ft)以内に停止しなければならない。
	操作力は、レバー端から25mmの点に加え、180Nを超えないものとする。	ISO規格と同じであるが、荷重位置はレバーの開きの確認時の規定に基づく。		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	操作力は、レバー端から25mm(1インチ)以上の点に加え、178N(40lbf)を超えないものとする。
						コースタブレーキを装備した自転車は体重68.1kg(150lbf)以上の乗員により制動距離を測定する。
		換算式により、制動距離から制動力を算出したとき、水ぬれ時と乾燥時の制動力の比が4:10以上であること。				

※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 ｼﾃｨ車とﾄﾚｯｷﾝｸﾞ車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
制動性能(試験機)		直接、制動距離を求める方法以外に、DIN方式のブレーキ性能試験機を使用し、換算式により時速12.5km時の制動力から制動距離を算出し、判定してもよい。ただし、後ブレーキのみによる制動力から後ブレーキのみによる制動距離を、前ブレーキのみによる制動力から前後ブレーキを同時に制動させたときの制動距離に換算する。  	測定は車輪を12.5km/hで回転させるドラム又はベルトの上に設置した自転車で、ブレーキに規定の操作力を与えたときに発生する制動力を測定し、制動力＝総重量×減速度　なる関係から総重量を100kgとしたときの減速度により判定する。 手動ブレーキでは180N(子供車は140N)、コースタブレーキでは350N(子供車は210N)以下の操作力で、制動初速度12.5km/hにおける減速度が、乾燥時は前ブレーキが3.4m/s^2、後ブレーキが2.2、水ぬれ時は前ブレーキが2.2、後ブレーキが1.4を下回ってはならない。この値は5回の測定の平均値とする。水ぬれ時には車輪をぬらすため水圧1.5barで流水量が毎分0.3～0.4リットルの水を頂角120度の円錐型に噴霧する2個のノズルを配置する。			
		水ぬれ時と乾燥時の制動力の比が4：10以上であること。				
		レバー操作力と制動力をプロットしたときに、最適線の±20%限界線内にデータが分布すること。	ハンドブレーキの場合60Nから180N(子供車は50Nから140N)まで30Nずつ操作力を増していったとき、制動力が±20%の範囲内で正比例して上昇すること。			
耐熱性		時速12.5kmで、55Whのブレーキエネルギを15分間生じさせた後、上記の測定を行ったとき、試験前の60%以上の性能が得られなくてはならない。	試験速度12.5km/hで225W(子供車は135W)のブレーキカを15分ずつ2回生じさせた後、上記の測定を行ったとき、乾燥時の減速度は試験前の60%以上でなければならない。			
機械的堅牢性			ブレーキ温度が100℃を上回らないようにしながら、2.2m/s^2±10%の減速度を生じる制動を連続3000回実施する試験に耐え、試験前の60%以上の減速度を得なければならない。			

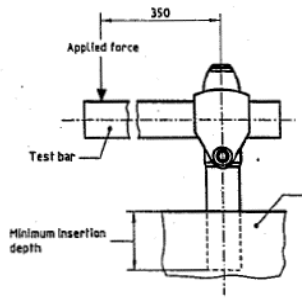
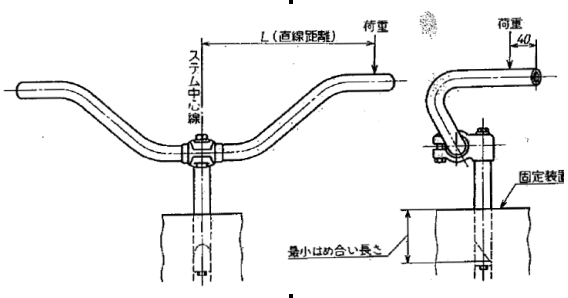
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301ー般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
コースタハブ制動力の比例性	コースターブレーキでは、90Nから300Nまでの踏力に対して、制動力が比例して上昇し、300Nの踏力では150N以上の制動力が得られること。	コースターブレーキでは、90Nから300Nまでの踏力に対して、ペダル踏力と制動力をプロットしたときに、最適線の±20%限界線内にデータが分布すること。	コースターブレーキでは、ブレーキ性能試験機を使って100Nから300N（子供車は60Nから210N）まで50Nずつ踏力を増していったとき、制動力が±20%の範囲内で正比例して上昇すること。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	コースターブレーキでは、89N（20lbf)から310N（70lbf)までの踏力に対して、制動力が比例して上昇し、310Nの踏力では178N（40lbf)以上の制動力が得られること。
操縦安定性	ハンドルは、左右に60度以上操舵できること。正しく調整したときに、回転の固い位置やがたつきがあってはならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
前後輪分担荷重	サドルを最後方に取り付け、乗員もできるだけ後ろに座乗した状態で、両手でにぎりをつかんだとき、自転車と乗員の合計質量の25%以上が前車輪に分担されること。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
	附属書Bとして、操縦部の適切な位置寸法を記載する。	ISO規格と同じ				
ハンドルバー	ハンドルバーの幅は350mmから700mmの寸法とする。	国内法規による特別な指示がない限り、ハンドルバーの幅は350mmから1000mmの寸法とする。	ハンドルの全幅は最大幅700mm（子供車は550mm）を上回らず、最小幅350mmを下回ってはならない。	ハンドルの全幅は600mm以下とする。	JIS規格と同じ（主要寸法の項で規定）	ハンドルバーは、快適で安全な自転車制御ができるものでなければならない。
	取扱説明書の記載に従って、ハンドルバーを最高位置にしたときのにぎりの上面と、サドルを最低位置にしたときの座面との垂直距離は400mmを越えてはならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ ただし、車体部が折りたたみ又は分割できるものは除外。	JIS規格と同じ	ハンドルバー両端の位置は、自転車の縦軸に対して対象で、サドルが最低位置でハンドルバーが最高位置のとき、サドル面上方406mm（16インチ)を超えないものとする。
にぎりの離脱力	ハンドルバーの両端は、にぎりまたはエンドプラグが取り付けられるものとし、それらは70Nの離脱力で外れてはならない。	ハンドルバーの両端は、にぎりまたはエンドプラグが取り付けられるものとする。ハンドルバーににぎりまたはエンドプラグをつけて、常温の水に1時間つけ、その後－5℃以下の温度となるまで冷凍庫に入れる。そして、それを冷凍庫から取り出し、－5℃となったときににぎりが抜ける方向に70Nの力を負荷し、それを+5℃となるまで持続したときにぎりが離脱してはならない。	ハンドルバーの両端には、ハンドル末端を少なくとも1時間水槽に浸せきした後、70Nの離脱力に耐えるにぎり又はエンドプラグを装着していなければならない。 子供車のにぎりの末端は、弾力表面あるいは直径40mm以上の球状物を備えなければならない。	60℃の温水に4時間以上浸せきした後、30分以上経過後2時間以内に試験をしたとき、にぎりの離脱力は100N以上とする。	JIS規格と同じ	ハンドルバーの両端は、キャップその他で被覆してなけらばならない。 にぎり、バーコントロールシフターなどの端部装着部品は、66.8N（15lbf)以上の離脱力に耐えるものとする。

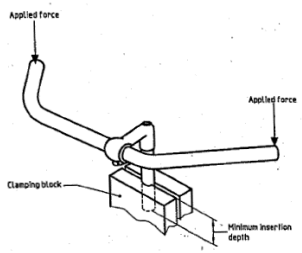
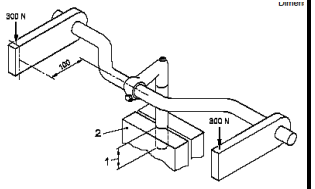
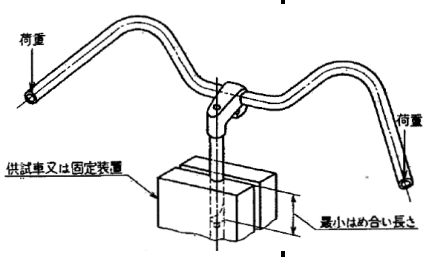
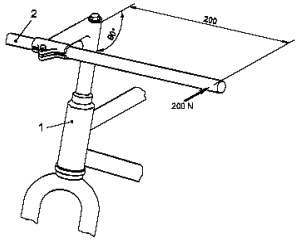
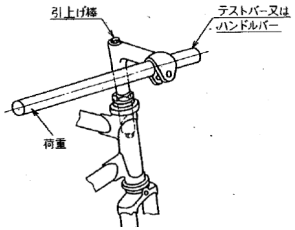
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

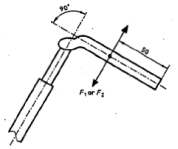
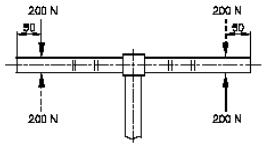
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
はめ合せ限界標識	ハンドルステムには、最小はめ合い長さを示すマークを表示するか、最小はめ合い長さが確保できる恒久的手段を講じなければならない。	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ		
	最小はめ合い長さは、ステムの最下端からステム径の2.5倍以上で、完全な円周部はステム径以上の長さがなければならない。	ISO規格と同じ	最小はめ合い長さは、クランピング箇所の直径の2.5倍以上の長さがなければならない。	ISO規格と同じ		
	最小はめ合い長さを示すマークはステムの強度を損じてはならない。			ISO規格と同じ		
		マークの下に長さがステム径と同じかそれより長い切れ目のない環状のステム材が存在すること。				
				レバー付き形ハンドルのブレーキレバーの端から40mmの位置に150Nの力を加えたとき、レバーと“はと”との結合に動きを生じてはならない。	JIS規格と同じ	
引上棒の強度	ハンドルステムの引上棒は、製造業者が推奨する最大締め付けトルクより50%大きなトルクで締め付けたときに、破損してはならない。	（別項にて規定） ハンドルバー、ハンドルステム、バーエンドバー、サドル、シートポストを取り付けるねじの破壊トルクは、製造業者が推奨する締付トルクを50%以上上回ること。		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
アヘッド式のハンドルステム		ステムクランプの上端とそれがクランプされているホークステムの上端との距離が5mm以下であること。				
		クランプされているホークステムの上部にはネジが切ってないこと。				

※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

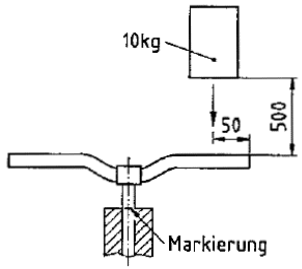
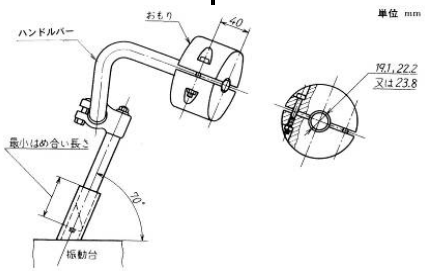
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
ハンドルステムの片側荷重強度	ハンドルステムを最小はめ合い長さで固定し、ステムに108N・mのトルクを加えたとき、破損してはならない。 	ハンドルバーとステムが溶接などによって接合される場合を除き、にぎり部がステム軸に垂直な面内となるよう位置合わせする。ステムを最小はめ合い長さにして冶具に固定する。アヘッド式のステムはハンドルステムをホークステムに取り付け、このホークステムを適切な高さに合わせて冶具に固定する。片方のハンドルバーの端から50 mmの距離に600 Nの力を1分間加えたときハンドルバー、ステムまたはクランプボルトに目に見える亀裂または割れがなく、また、試験力負荷点の永久変形量が15 mm以下であること。	ハンドルバーとハンドルステムを固定し、ステムをはめ合わせ限界標識の位置で保持する。ハンドルバーの片側の端から50mmの位置に、ステム中心線と平行に600N(子供車は360N)の力を少なくとも2分間加える。荷重を除去した後荷重負荷点の永久変形量が20mm以下であること。 引き続き、ハンドルバーの反対側にも同じ試験を実施する。	ISO規格と同じであるが、バーの片側の端から40mmの位置に108N·mに相当する静荷重を加える。 	JIS規格により確認する	ハンドルバーは445N(100lbf)以上の力に耐え、又は76mm(3.6インチ)を超えない最大たわみで22.6J(200インチ·lb)以上のエネルギを吸収するものとし、・・・
		バーとステムの組み付け部とにぎりの中心線間の距離が100mmを超える場合は、さらに、片方のにぎりの端部から50mmの位置に上記の力を負荷する。				
		上記の試験は、ハンドルバーを製造していないステム製造業者は試験用バーをステムに組み付け実施する。ステム軸から300mmの距離に600Nの力を1分間負荷したとき、ハンドルステムに亀裂または割れがなく、また、試験力負荷点の永久変形量が10mm以下であること。				
ハンドルステムとバーの固定強度	ハンドルステムを製造業者が推奨する締付トルク以下のトルクで最小はめ合い長さとなるよう固定し、バーとステムの取付部に最大のモーメントが生じるよう、ハンドルバーの両側に220Nの力を同時に加えたとき、ハンドルバーがステムに対し動いてはならない。	ハンドルステムを最小はめ合い長さにして、ジグに固定する。ハンドルバーの両側のバーエンドバーを模した冶具に垂直下向きの力を均等に負荷することによって、バーとステムの組み付け部の中心線の付近に60N·mのトルクを1分間負荷したとき、ハンドルバーがハンドルステムに対して動かないこと。	ハンドルステムを最小はめ合い長さにして、ジグに固定する。ハンドルバーの両側のバーエンドバーを模した冶具に垂直下向きの力を均等に負荷することによって、バーとステムの組み付け部の中心線の付近に60N·m(子供車は36N·m)のトルクを時計方向に1回、反時計方向に1回負荷したとき、ハンドルバーがハンドルステムに対して2度以上動かないこと。	ISO規格と同じであるが、ねじの締め付けトルクは適切で20N·mを上回ってはならないと規定。	JIS規格により確認する	ハンドルバーは445N(100lbf)以上の力に耐え、又は76mm(3.6インチ)を超えない最大たわみで22.6J(200インチ·lb)以上のエネルギを吸収するものとし、ハンドルバー固定部にハンドルバーの回転動きがなく、また損傷が認められてはならない。 荷重はハンドルバーの両端に対し、均等に、最大トルクが生じる方向に加える。

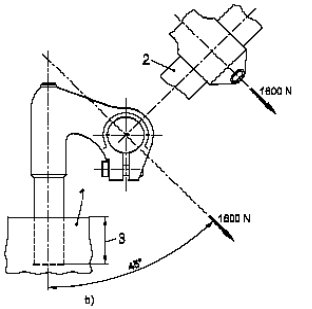
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
ハンドルステムとバーの固定強度 (続き)						取扱説明書の自転車の組立方法の説明中に、引き上げ棒の締めすぎによるステム／前ホーク組み付け部の損傷及び乗員への障害の危険性に対する警告が入っていなければならない。 またその損傷を避けるための手順について、簡単、明瞭かつ正確な記述を含んでいるものとする。
		製造業者がバーエンドバーを装着している場合は、上記の試験でもそれらに試験力を負荷すること。製造業者が取扱説明書にてバーエンドバーを使用できると記載している場合は、バーエンドバーを模した冶具を試験に使用すること。				
ハンドルステムとホークステムの固定強度	ハンドルステムを正しく組み付け、取扱説明書の記載に従って引上棒を締め付けた状態で、ステムに25N·mのトルクを加えたとき、ハンドルステムはホークステムに対して動いてはならない。	製造業者の取扱説明書に従ってフレームに正しく組み付けたホークステムにハンドルステムを固定し、前ホーク／ハンドルステムの軸に垂直な面内で各回転方向に40N·m のトルクを1回ずつ1分間負荷したとき、ハンドルステムがホークステムに対して動かないこと。	ハンドルステムー前ホーク軸周りに40N·m(子供車は24N·m)のトルクが加わるような荷重を時計回りに1回、反時計回りに1回ハンドルバーに加えたとき、ハンドルステムが2度以上回らないこと。	ISO規格と同じであるが、引き上げ棒を20N·m以下の適切なトルクで締め付けると規定。	JIS規格により確認する	ハンドルステムー前ホーク軸周りに47N·m(35ft·lb)のトルクが加わるような荷重をハンドルバーに加えたとき、動きを生じてはならない。
		バーエンドバーは、ハンドルバーを冶具に固定し、バーエンドバー製造業者の取扱説明書に従ってバーエンドバーをハンドルバーに組み付ける。バーエンドバーの自由端から50mmの位置に300Nの力を1分間負荷したとき、バーエンドバーがハンドルバーに対して動かないこと。				

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
ハンドルバーとハンドルステムAssy動的試験	ハンドルバーを、フラット形ハンドルバーまたはドロップ形ハンドルバーのにぎり部分は、ステム軸に対して直角となるよう、ハイライズ形ハンドルバーの場合は、にぎりの軸が水平になるようハンドルステムに固定する。	ISO規格と同じ 		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	ハンドルステムは、自転車の取付け部に類似した冶具に、通常の締め付け金具で、はめ合せ限界標識の位置で固定する。	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	ドロップ形で鉄系材料を使用したものは、同相は±350N、逆相は±145N、非鉄系の材料を使用したものは同相は±450N、逆相は±200Nの荷重をそれぞれ5万回加える。	材料、形状に関わらず、逆相は±200N、同相は±250Nの荷重をそれぞれ10万回ずつ加える。	材料、形状に関わらず、同相は±250N（子供車は±150N）、逆相は±200N（子供車は±120N）の荷重をそれぞれ10万回ずつ加える。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	フラット形で鉄系材料を使用したものは、同相は±250N、逆相は±145N、非鉄系の材料を使用したものは同相は±350N、逆相は±200Nの荷重をそれぞれ5万回加える。			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	シートポスト、ハンドルステムを最高位置に取り付けたとき、サドル座面中央とにぎりの高さの差が125mmを超えるとして定義されるハイライズ形で鉄系材料を使用したものは、同相のみを±150N、非鉄系の材料を使用したものは同相のみで±210Nの荷重をそれぞれ5万回加える。			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	加振力は、にぎりの開放端から50mmの位置に加える。	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
		製造業者がバーエンドバーを装着している場合は、バーエンドバーの自由端から50mmの位置に試験力を負荷すること。製造業者が取扱説明書にてバーエンドバーを使用できると記載している場合は、バーエンドバーを模した冶具の自由端から50mmの位置に試験力を負荷すること。				

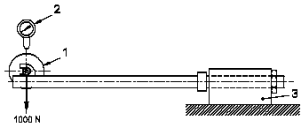
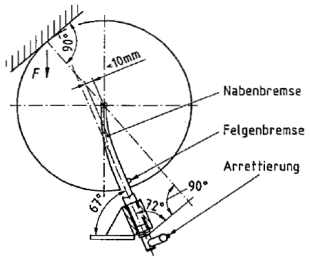
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

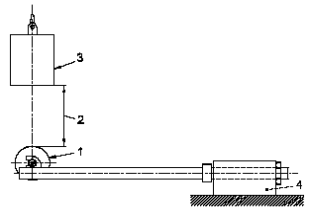
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
ハンドルバーとハンドルステムAssy動的試験（続き）	最大加振周波数は25Hzでなければならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	試験を終えたときに、ハンドルバーまたはステムに破損、または目に見える亀裂が生じてはならない。	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
		カーボンファイバー製ハンドルバーまたはステムについては、試験中の振幅の中点からのいずれの方向への最大たわみ量も初期値の20%を超えて増加しないこと。				
ハンドルバーの振動試験				上記の試験に換えて、バーの端部に7kgまたは8kgのおもりを取り付け、ステムを固定した振動台を上下に9.8m/s^2（MTB類形車は20m/s^2）の加速度で20,000回（MTB類形車は100,000回）加振する振動試験によっても良い。	JIS規格により確認する	
ハンドルバーの衝撃試験			ハンドルバーの端部から50mmの位置に10kgのおもりを500mmの高さ（50J、子供車用は30J）から落下させる。続いて、ハンドルバーの反対側にも同様に落下させたとき、破損や目に見える亀裂が生じてはならない。 			

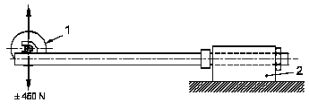
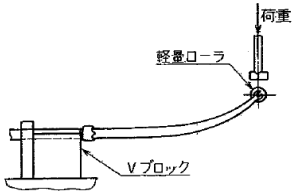
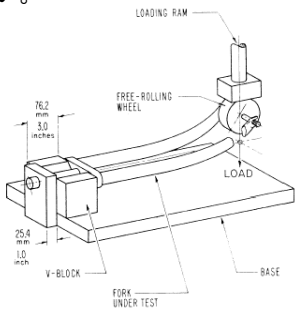
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
ハンドルステムの強度	上記の試験をステム単独で試験する場合、その製造業者は組み合わせて使用するハンドルバーの形状と寸法を指示しなければならない。そして、最も厳しい条件で試験を実施しなければならない。	上記の試験は、実際に使用するハンドルバーおよびバーエンドバーの代わりに、そのステムに適したハンドルバー、バーエンドバーと寸法が一致するソリッドバーを使用して試験を実施することが許容される。疲労試験がステムのみを対象とするときは、ステム製造業者はステムが意図した使用対象であるハンドルバーのタイプおよびサイズを指定するものとし、また、試験は最も過酷な組合せに基づくこと。				
ハンドルステムの前方荷重強度	ハンドルステムをはめ合わせ限界標識で固定し、ハンドルバーの取付け部に、ステム軸線に対し45度方向に2,000Nの力を加える。  	通常のハンドルステムについては、ステムを最小はめ合い長さで治具に固定する、アヘッド式のハンドルステムについては、適切なソリッドスチールバーを治具に固定し、それにステムを固定する。この場合、スチールバーの突出長さは重要ではない。 ハンドルバーとステムの組付部を通って前方下向きに、ステムまたはスチールバーの軸に対して45° の角度で1600Nの力を1分間加える。目に見える亀裂または割れがなく、また、試験力負荷点で試験力の方向に測定された永久変形量が10mm以下であること。		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	ハンドルステムは、ハンドルバー取り付け部に2000N (450lbf)の力をステム中心線に対し45度の角度で前方向に加えたとき、著しい損傷があってはならない。
		要件を満たしていたら、次の第2段階の試験を実施する。				
	もし、ステムが曲がるときは、1,600N以上の力に耐え、ステム軸線から45度方向まで破断することなく曲げることができなければならない。	次に、力が最大値2000Nに達するまで、またはハンドルステムが試験力負荷点で試験力の方向に測定して50mm湾曲するまで、上記と同じ位置で同じ方向に徐々に荷重を増加させる。ステムが曲がらなかった、または曲がらなくなったら、その力を1分間保持する。そのとき、目に見える亀裂または割れが生じないこと。		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	

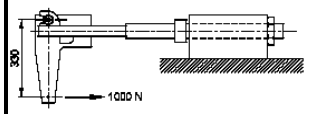
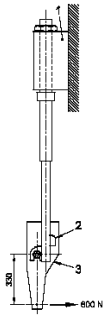
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 ｼﾃｨ車とﾄﾚｯｷﾝｸﾞ車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301ー般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
前ホーク	前ホークつめ、もしくは前車輪を取り付ける他の手段は、前車輪のハブ軸または玉押しをつめの最上面に突き当てたときに、前車輪が前ホークの中心に位置するような構造でなければならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
サスペンション付き前ホーク		サスペンション付き前ホークは、スプリングまたはダンパーが故障しても、タイヤが前ホークのクラウンにも前ホークの構成部品にも接触しないような設計となっていること。				
		サスペンション付き前ホークは、車輪およびタイヤを前ホークに装着した状態で、車輪に対し、ホーク肩の方向にホークステムの軸と平行に2800Nの力を1分間負荷したとき、タイヤがホーク肩に接触しないこと。				
		サスペンション付き前ホークは、ホーク肩にクランプ力が加わらないようにしながら、ホークステムを冶具に固定し、ホークステム軸に平行で、ホーク肩から引き離される方向に、2300Nの引張力を2つのつめ間で均等に配分して1分間負荷したとき、組立品のいかなる部分にも離脱や緩みがなく、また、試験力を受けて前ホーク足のアウターチューブ、インナーチューブが分離しないこと。				

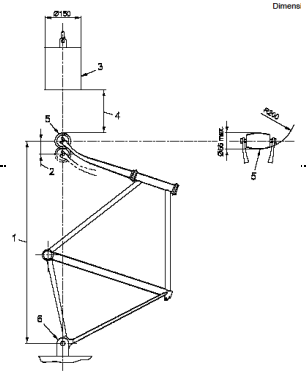
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
前ホークの静荷重試験		前ホークをヘッドパイプを模したジグに通常のヘッド小物を使用して保持し、前ホークつめに取り付けられた負荷用金具と回転軸に、車輪面内で、ホークステムに直角な方向に1000Nの静荷重を1分間加えたときに、前ホークのいかなる部分にも割れまたは目に見える亀裂がなく、永久変形量が普通の前ホークについては5mm、サスペンション付き前ホークについては10mmを超えないこと。  	新品の前ホークにタイヤの付いた車輪か試験用の円盤を取り付ける。試験前に、通常のブレーキングによって前ホークに引き起こされるトルクが再現できるよう車輪と前ホーク間を固定する。前ホークをヘッドパイプを模した治具で固定して、車輪の接地面に後方上向き67度方向に1000N(子供車は600N、タンデム車は2000N)の力を2分間加える。(ブレーキをかけたときに、前ホークに加わる力を模擬) [荷重を1000Nから1300Nに変更する改正原案あり。]  			
		永久変形量の測定は、負荷用金具の下のたわみ測定装置を使用するが、負荷用金具に対し、100 Nの静的初期荷重を負荷し、測定する。ばらつきのないたわみ測定値が得られるまで、この荷重の除去と負荷を繰り返すこと。	上記の試験を実施した後に、永久変形量が10mm以下であること。			
前ホークの衝撃試験		前ホークをヘッドパイプを模したジグに通常のヘッド小物を使用して保持する。	ISO規格と同じ			

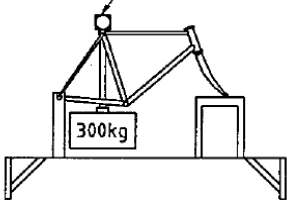
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
前ホークの衝撃試験 (続き)		質量が1kg未満の軽量ローラーを前ホークに取り付け、質量22.5kgのおもりを、走行方向に逆らって、車輪面内で力を負荷するように、前ホークつめのローラー上に載せ、おもりを180mmの高さから落下させる。  	質量が1 kg未満の軽量ローラーを前ホークに取り付け、質量22.5 kgのおもりを180mmの高さから落下させる。おもりの質量と落下高さは例示であり、40J(子供車も40J、タンデム車は100J)のエネルギを与えると規定されている。			
		試験の前後に、おもりを軽量ローラーの上に載せた状態で、ローラーの下に置いたたわみ測定装置により、ホークステム軸に対して垂直方向の、車輪面内におけるローラーの位置を記録し、永久変形量を求める。そして、前ホークに割れまたは目に見える亀裂がなく、また、永久変形量が45mmを超えないこと。フレーム衝撃試験(荷重落下)で当該前ホークを使用した場合は、この試験を行う必要はない。				
		ホーク肩とホークステムを圧入、接着、またはクランプによって組み付けた前ホークは、上記の試験を実施したとき、前ホークに割れまたは目に見える亀裂がなく、また、永久変形量が45mmを超えないこと。適合した場合は、さらに落下高さ600mmにより同様に実施し、前ホークに割れまたは目に見える亀裂がなく、ステム軸を中心に各回転方向に50N·mのトルクを1分間負荷したとき、ステムとホーク肩の間に動きが生じないこと。	前ホークに折損や亀裂が生じないこと。			

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
前ホークの疲労試験	前ホークをヘッドパイプを模したジグに通常のヘッド小物を使用して保持する。	ISO規格と同じ	ISO規格と同じ			
	前ホークつめに取り付けられた負荷用金具と回転軸によって、車輪面内で、ホークステムに直角な方向に、鉄系材料製の前ホークは±440N、非鉄系材料を用いた前ホークは±600Nの力を5万回加えたとき、前ホークには破損または目に見える亀裂を生じてはならない。	材料に関係なく、±450Nの力を10万回加える。前ホークには破損または目に見える亀裂を生じてはならない。 	材料に関係なく、±400N(子供車は±240N)、タンデム車は±600N)の力を10万回加える。前ホークには破損または目に見える亀裂を生じてはならない。 [前ホークを水平線に対して71度傾けて保持するよう求める改正原案あり]			
	最大周波数は、25Hzでなければならない。	ISO規格と同じ				
前ホークのエネルギー吸収試験				ホークステムをVブロックで支えて、たわみが65mmになるまでハブ取付部に垂直方向に力を加えたときのエネルギー吸収は40J以上でなければならない。 	JIS規格により確認する	ホークステムを76mm(3インチ)Vブロックに固定し、ハブ取付け部に垂直方向に荷重を加えていったときに、荷重方向の変形量が64mm(2.5インチ)になるまでに、少なくとも39.5J(350インチ・lb)のエネルギーを吸収し、著しい損傷があってはならない。 

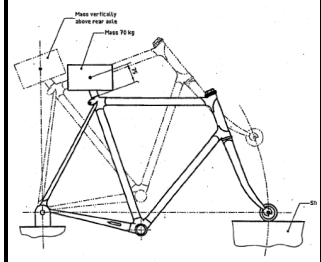
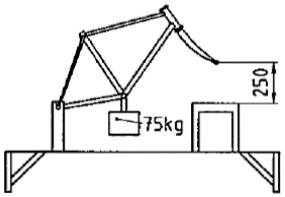
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
ハブブレーキまたはディスクブレーキ用前ホーク		前ホークがハブブレーキまたはディスクブレーキと共に使用することを意図しているものは、ブレーキ取り付け点へ長さ330mmのトルクアームで1,000Nの荷重を1分間加えたとき、永久変形量が5mm以下であること。 				
		同様に、ブレーキ取り付け点へ長さ330mmのトルクアームで600Nの荷重を12,000回加えたとき、前ホークには破損または目に見える亀裂を生じてはならない。 				
前ホーク付きフレーム		サスペンション付きのフレームでは、スプリングまたはダンパーが故障しても、タイヤがフレームのいかなる部分にも接触しない、または後車輪を支える組立品がフレームから外れないような設計となっていること。				
衝撃試験	この試験は、前ホーク付きフレームで実施する。パイプを取り外して男女兼用にするフレームでは、パイプを取り外した状態で試験をする。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じであるが、可動式のフレームでは、上パイプを下側へ取り付けた状態で行う。	JIS規格により確認する	

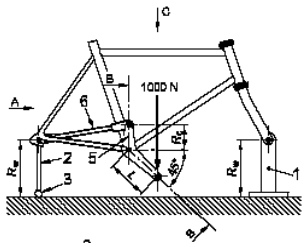
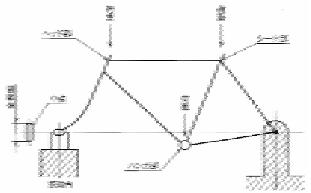
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

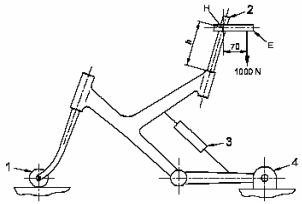
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 ｼﾃｨ車とﾄﾚｯｷﾝｸﾞ車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
衝撃試験 (続き)		サスペンション付き前ホークの場合は無負荷時の長さにより試験を実施すること。フレーム製造業者は、前ホークの代わりにソリッドスチールバーを装着して試験を行っても良い。				
		フレームにリアサスペンション装置が組み込まれている場合は、体重80kgの乗員が座乗しているときと同じ位置にサスペンションを固定する。サスペンション装置がロック不能のタイプの場合は、スプリング／ダンパーユニットを、ソリッドリンクと置き換えて試験を実施する。				
	試験前に、ホイールベースを測定する。	ISO規格と同じであるが、軽量ローラーの上に22.5kgのおもりを負荷した状態で測定すること。		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	最大太さが55mm、曲率が200mmの太鼓形をした質量が1kg以下の軽量ローラーを前ホークつめに取り付ける。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	フレーム体を垂直に保持し、後ハブ軸でジグに固定する。	ISO規格と同じ				
	前後ハブ軸の延長線上で、前ホークの曲がりとは反対方向に、22.5kgのおもりを180mmの高さから軽量ローラーに落下させる。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	試験後、破損が無く、ホイールベースの永久変形量は40mmを越えてはならない。	試験後、目に見える亀裂または割れがなく、また、サスペンション装置のいかなる部分にも分離が生じないこと。永久変形量が前ホークが装着されている場合は30mm、前ホークの代わりにソリッドスチールバーが装着されている場合は10mmを超えないこと。なお、試験後のホイールベースも軽量ローラーの上に22.5kgのおもりを負荷した状態で測定すること。		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
エネルギー吸収試験				上記の試験に換えて、前後車軸を鉛直に保ったフレームに40Jのエネルギーを吸収させるエネルギー吸収試験を実施しても良い。 車軸間距離の永久変形量が40mm以下で、フレーム各部に著しい破損を生じてはならない。 また、エネルギーを吸収させるときの力は880N未満であってはならない。	JIS規格により確認する	前ホークの試験で使用した前ホーク又は同一製品を取扱説明書にしたがって再組付けをする。890N(200lbf)又は少なくとも39.5J(350インチ・lb)のエネルギーを生じる力のいずれか大きい方の荷重を加えたとき、著しい損傷又は操舵に支障をきたすような損傷があってはならない。
静荷重試験			後ハブ軸を回転保持し、前ハブ軸に試験用ローラーを取り付け、平坦面で保持する。シートピラー上に300kg(子供車は180kg、タンデム車はそれぞれのピラーに275kg)のおもりを2分間加える。  			
			試験後、フレームや結合部に折損や亀裂が生じないこと。永久変形量が10mmを超えないこと。さらにフレームは最大制動力に耐えるものとする。折りたたみ式のフレームでは、結合部が緩んでも、乗員の安全が脅かされないようデザインされていること。			
前倒し衝撃試験	荷重落下衝撃試験で使用した前ホーク付きフレームと軽量ローラーを使用して試験を行う。	シティ車とトレッキング車では前倒し衝撃試験は実施しない。	静荷重試験、フレーム耐久試験で使用した前ホーク付きフレームと軽量ローラーを使用して試験を行う。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	フレーム体を、後ハブ軸を中心に、自由に回転できるよう後ハブ軸取付台に固定する。		ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	

※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

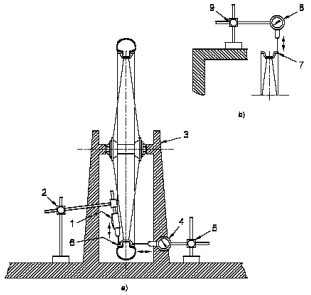
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301ー般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
前倒し衝撃試験 （続き）	このとき、ローラー付きの前ホークは、フレームが通常の使用状態と同じになるように、平らな金床で支えなければならない。		ISO規格と同じ	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	70kgのおもりを、その重心が立パイプの延長上で、かつ立パイプ上端部から75mmの位置になるよう、シートポストに確実に固定する。		75kg(子供車は45kg)のおもりを、ペダルクランクに取り付ける。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	70kgのおもりの重心が、後ハブ軸の垂直上方の位置から、フレームが自由落下して金床に衝突するように保持する。		前ハブ軸の軽量ローラーを250mmの高さまで持ち上げ、金床上に落下させる。	落下高さ300mm(ダイヤモンド形以外の大人車用フレーム、子供車用のフレームでは250mm)にて試験を行う。	JIS規格により確認する	
	この試験を2回繰り返したときに、フレームが破損してはならない。 		試験後、目に見える折損や亀裂が生じないこと。 	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
				MTB類形車の前倒し衝撃試験を別に規定	JIS規格により確認する	

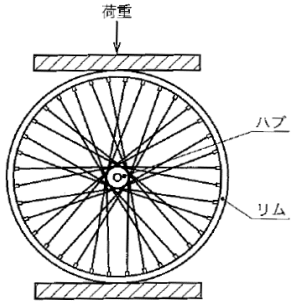
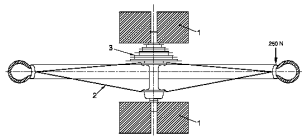
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
DIN方式のフレーム耐久試験		ペダリングを模した耐久試験を実施する。フレームの中心面から150mmの位置のペダル軸に、1,000N の下方力を左右交互に100,000回加えたとき、目に見える亀裂または割れがなく、また、サスペンション装置のいかなる部分にも分離が生じないこと。  	ペダリングを模した耐久試験を実施する。フレームの中心面から150mmの位置のペダル軸に、850N（子供車は500N） の下方力を左右交互に100,000回加えたとき、目に見える亀裂または割れがないこと。 [荷重を1000N（子供車は600N）とし、また、サスペンション装置のいかなる部分にも分離が生じないことを規定する改正原案あり。]	EN規格とほぼ同じであるが、850Nの荷重（子供車用、幼児車用のフレームでは500Nの荷重）を100,000回加える。	JIS規格と同じ	
		カーボンファイバー製フレームについては、試験中のたわみ量が初期値の20%を超えて増加しないこと。				
		前ホークは、オリジナルの前ホークと同じ長さ、同程度以上の剛性を持つ剛体前ホークに交換することを推奨。	前ホークを同寸法の剛体前ホークに交換してもよい。 [さらにサスペンション付きのフレームのダンパーユニットは最も苛酷なポジションで取り付け、調整されていなければならないことを規定する改正原案あり。]	前ホークは、ヘッド部の高さが変わらないような剛体前ホークに交換しても良い。	JIS規格と同じ	
フレーム耐振性試験				後ハブ軸を回転保持したフレームのヘッド部、ハンガ部、シート部におもりを取り付け、前ハブ軸を上下に加振する耐振性試験も実施する。 	JIS規格により確認する	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
下方荷重による疲労試験		立パイプの先端から立パイプの内径の2倍までの位置に上パイプとバックホークの両方がないフレームは、シートポストに1,000Nの下方荷重を50,000回加える耐久試験を行ったとき、目に見える亀裂または割れがなく、また、サスペンション装置のいかなる部分にも分離が生じないこと。  	[EN規格と同様の改正原案あり。 ただし、1000Nの荷重を100,000回加える。また、キャリヤをフレームに固定、組み込まれている構造の場合、荷台の荷重を考慮するため、試験荷重を1200Nに変えるべきであろう。と規定]			
		カーボンファイバー製フレームについては、試験中のたわみ量が初期値の20%を超えて増加しないこと。				
		荷重は、立パイプに75mmだけ挿入されたシートポストを模した治具に対し、立パイプ先端から250mmの位置から水平後方へ70mmだけ延長した位置に下方に加える	[EN規格と同様の改正原案あり]			
車輪の保持	車輪は、製造業者の取扱説明書に従って調整したとき、下記の要件に適合しなければならない。	ISO規格と同じ				
	ハブ軸ナットは、製造業者の推奨締め付けトルクの70%以上の、最小取り外しトルクを有しなければならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
	前車輪は、2300Nの力を車輪を取り外す方向に30秒間、ハブ軸の両方へ均等に加えたとき、ハブ軸とフレームの間に動きがあってはならない。	ISO規格と同じであるが、1分間力を加える		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	前車輪は、取り外し方向に加えた17N・m(12.5ft・lb)のトルクに耐えなければならない。

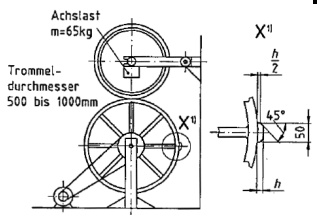
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
車輪の保持（続き）	ハブ軸とハブナットがはまっていて、指先でしっかりと締め付けた状態から、少なくとも360度ナットを緩めて、車輪を外す方向に100Nの力が加わったとき、車輪が前ホークから外れてはならない。	ISO規格と同じであるが、1分間力を加える	組立済み自転車の左右の前ハブナットを360度緩め、続いて自転車を約500mm持ち上げ、前車輪に12kgのおもりを1分間吊り下げたとき、前ホークから離脱しないこと。	ISO規格と同じであるが、ハブナットはしっかりと固定された状態から360度緩める。そして、自転車を地面から500mm引き上げ、前車輪に12kgのおもりを1分間つり下げる。	JIS規格と同じ	ハブ軸とハブナットがはまっていて、指先でしっかりと締め付けた状態から、少なくとも360度ナットを緩めて、車輪を外す方向に111N（25lbf)の力が加わったとき、車輪が前ホークから外れてはならない。どろよけ類、ステー及びブレーキは離脱を防ぐものとは認めない。
	後車輪は、2300Nの力を車輪を取り外す方向に30秒間、ハブ軸の両方へ均等に加えたとき、ハブ軸とフレームの間に動きがあってはならない。	ISO規格と同じであるが、1分間力を加える		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	ISO規格と同じであるが、1780N（400lbf)の力で試験を行う。
クリックレリーズ機構付きのハブ	クイックレリーズ機構が使用されている場合は、下記の要件が適用される。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
	クイックレリーズ機構は、締め付け固さの調整ができなければならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	レバーの締付位置を決められるように調節可能なものとする。
	開放状態であるか、締め付け状態であるかを、その形状もしくは表示によりはっきりと示されなければならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	カムレバーは乗員にはっきり見え、レバーが固定位置にあるのか緩め位置にあるのかがわかるものでなければならない。
	レバーが調整可能な場合、レバーを正しく閉じることに要する締め付け力は200Nを越えてはならない。 そして、この力で締め付けた場合、その機構に永久変形が生じてはならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	固定したとき、クイックレリーズの締め付けは、フレーム体や前ホークに食い込むように作用するものとする。
	締め付け機構を解除する力は、50N以上でなければならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
	レバーで操作するものは、クイックレリーズ機構は250Nの力で完全には閉じないよう調節しておいて、250Nの締め付け力によって、破損または永久変形が生じてはならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301ー般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
クリックレリーズ機構付きのハブ （続き）	締め付け状態のクイックレリーズ機構で保持された車輪は、2300Nの力を車輪を取り外す方向に30秒間、ハブ軸の両方へ均等に加えたとき、ハブ軸とフレームの間に動きがあってはならない。	ISO規格と同じであるが、1分間力を加える		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
	上記の操作力は、レバー先端から5mmの位置に加えなければならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
	脱落防止機構がない場合、クイックレリーズ機構はあらかじめ設定した条件を乱さすに車輪を取り外したり、交換できなければならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
	脱落防止機構がある場合、レバーが十分に開き、そしてブレーキ機構が取り外され、または開放されていれば、100Nの力がホークつめに沿って、車輪を引き出す方向に加えられるときに、車輪はホークから外れてはならない。	ISO規格と同じであるが、1分間力を加える	組立済み自転車のクイックレリーズレバーを開放し、続いて自転車を約500mm持ち上げ、前車輪に12kgのおもりを1分間吊り下げたとき、前ホークから離脱しないこと。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
	(注)なお、この場合も、クリックレリーズ機構はあらかじめ設定した条件を乱さずに車輪を取り外したり、交換できることが望ましい。	ISO規格と同じ				
すきま	車輪を自転車に取り付けたとき、フレーム体、前ホークおよびその構成品とタイヤとのすきまは2mm以上でなければならない。	すきまは6mm以上		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	車輪は、どの位置に回っても、田屋と前ホーク、その他フレーム各部材とのすきまが1.6mm(1/16インチ)以下にならないように調整してなければならない。
		フレームや前ホークにサスペンションを使用しているものは、サスペンションを製造業者が規定する限界値まで圧縮した状態ですきまを測定すること。				
車輪の振れ、張力	車輪の縦振れ、横振れは、完全に組み立てられた車輪のハブ軸が移動しないようにして一回転したときに、リム位置での最大変化分として定義される。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	

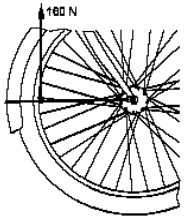
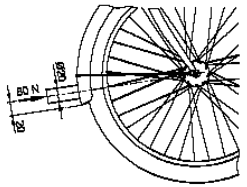
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
車輪の振れ、張力 (続き)		振れを測定する場合には、タイヤにモールドされた最大空気圧まで空気を充填したタイヤを装着して測定すること。				
		なお、タイヤを装着した状態では縦振れを測定できない場合は、タイヤを取り外して測定することを認める。				
	リムの適当な位置で、ハブ軸と直角に測定した場合の縦振れは、リム制動のブレーキの車輪では2mm、それ以外のブレーキの車輪では4mmを越えてはならない。	測定方法はISO規格と同じであるが、リム制動のブレーキの車輪では1mm、それ以外のブレーキの車輪では2mmを越えてはならない。	(車輪の横荷重試験後)車輪は、リム上で測定して、縦振れが1mm、横振れが2mmを超えてはならない。	リム制動のブレーキの車輪では1.5mm、その他のものでは3mmを超えてはならない。	JIS規格と同じ	
	リムの適当な位置で、車軸と平行に測定した場合の横振れは、リム制動のブレーキの車輪では2mm、それ以外のブレーキの車輪では4mmを越えてはならない。	測定方法はISO規格と同じであるが、リム制動のブレーキの車輪では1mm、それ以外のブレーキの車輪では2mmを越えてはならない。		リム制動のブレーキの車輪では1.5mm、その他のものでは3mmを超えてはならない。	JIS規格と同じ	
スポーク張力				スポーク張力は、車輪の径の呼び22を超えるものでは平均400N以上、22以下のものでは平均300N以上とする。ただし、張力が150N以下のスポークがあってはならない。	JIS規格と同じ	
				オフセット組の車輪では、フリーホイール側は平均400N以上、その反対側は平均300N以上とする。	JIS規格と同じ	

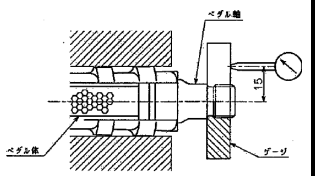
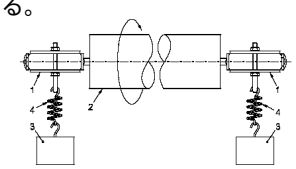
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
縦静荷重試験				上記の測定に換えて、車輪を2500Nの力で1分間圧縮した後の車輪の振れの増量分が1.5mm以下であることを確認する縦静荷重試験を行っても良い  	車輪を2500Nの力で1分間圧縮した後の永久変形量が1.5mm以下であること。(上記の測定に加え、必ず実行する。)	
車輪の静荷重試験	車輪をハブ軸の両側で、車輪中心面が水平になるよう固定し、車輪中心面に垂直な178Nの荷重をリムの一点に加える。その力は1回だけ、1分間加えなければならない。	ISO規格と同じであるが、250Nの荷重を1分間加えて測定する。 	最大空気圧まで空気を充填する。最大圧力が指示されていない場合は、表1に記載の値にする。 そして、車輪をハブ軸の両側で、車輪中心面が水平になるよう固定し、25kgのおもりをリムの一点に1分間懸架する。	ISO規格と同じであるが、300Nの荷重を1分間加えて測定する。	JIS規格と同じ	前後車輪が同一構造の場合は、一方のみを試験する。自転車から車輪を取り外し、表示空気圧を110%にまで高め、タイヤのサイドウォール周縁で支持する。ハブ軸に2000N(450lbf)の荷重を、車輪中心面に垂直に少なくとも30秒間加えなければらなない。
	オフセット組の車輪では、ギヤの側から力を加える。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	オフセットのあるものは、荷重をオフセット方向に加える。
	試験後、車輪各部に異常が生じてはならない。荷重位置で測定したリムの永久変形量は1.5mm以下でなければならない。	ISO規格と同じ	この試験を合計4回、リムの円周上均一に配分して行う。 試験後、縦振れが1mm、横振れが2mmを超えてはならない。また、スポークが欠落したり、緩んではならない。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じであるが、JIS正誤表(2005.5.1)発行に未対応。『車輪の振れの永久変形量が1.5mm以下』	試験後、スポーク及びタイヤを保持しなければならない。

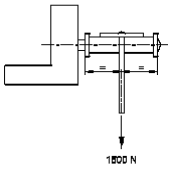
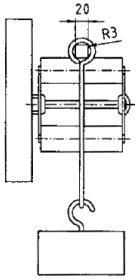
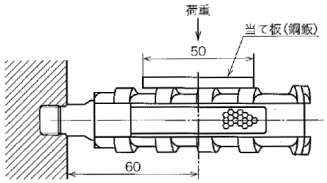
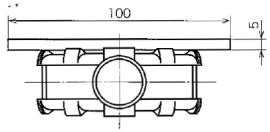
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 （2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
リム、タイヤ、チューブ	ノンモールデッド（型製造していない）タイヤは、次項から除外する。	非空気タイヤは、次項から除外する。				チューブラタイヤ、非空気入りタイヤ、非モールドW／Oタイヤは次項から除外する。
	製造業者により推奨される最大空気圧は、車輪に装着した場合でも容易に見えるように、タイヤ側面にモールド（型により表示）されていなければならない。	ISO規格と同じ		タイヤのサイドウォール部には、タイヤを装着したときに見やすい箇所に、容易に消えない方法で、表示空気圧（タイヤの性能を有効に発揮させるのに適したタイヤの空気圧）を表示しなければならない。	JIS規格と同じ（表示の項で規定）	タイヤのサイドウォールに、高さ3.2mm（1/8インチ）以上の文字で、製造業者の推奨する空気圧をモールドし、表示していなければならない。推奨期気圧の表示は、アラビア数字を用いた英語とする。
		製造業者が推奨する最小空気圧も表示されていることが望ましい。				
						スポークが欠落していてはならない。
	タイヤはISO5775-1の要件を、リムはISO5775-2の要件を満たさなければならない。	ISO規格と同じ	タイヤとリムは、DIN 7800,DIN 7815-1およびD 7815-3に対応し、正しい組み合わせのものでなければならない。			
リム外れ強さ	最大空気圧の110%まで空気を入れ、5分間以上保持した場合、タイヤは確実にリムにはまっていなければならない。	ISO規格と同じ	試験用チューブに空気圧の測定を可能とするバルブを設けなければならない。その後、最大許容空気圧（指示がない場合は表1の値）の1.6倍の空気圧を充填し、1時間放置したとき、タイヤがリムから滑り落ちたり、破損を生じたり、リムが割れてはならない。	表示空気圧（範囲が示されている場合には、その最大値）の150%の内圧を加え、8時間放置したとき、タイヤのリム外れ及び車輪体の各部に著しい異常を生じてはならない。	JIS規格と同じ	空気圧を表示空気圧の110%にまで高めたとき、タイヤはリムに密着しているものとする。
		リムがブレーキシステムの一部を形成し、リムの摩耗による破損の危険がある場合には、その危険をリム上に恒久的で読みやすく表示すること。	[審議中]車輪径が500mm以上で、ブレーキシステムの構成要素となっているアルミ製リムは、ブレーキングによって生じたリムの摩耗状態を乗員が認識できるような形状でなければならない。			
耐熱性				合成樹脂製一体車輪についてはタイヤに表示空気圧まで空気を充填し、60℃で1時間放置後に、タイヤのリム外れ及び車輪体の各部に著しい異常を生じてはならない。	JIS規格と同じ	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
車輪／タイヤASSY疲労試験		付録D(参考)として、車輪／タイヤASSY疲労試験を規定。	規格内に、タイヤとリムの動的試験を規定。			
		車輪、タイヤ、チューブを組み付け、タイヤに記載された最大空気圧の80%まで空気を充填する。	タイヤのリム外れ試験で使用した部品を使用する。タイヤに表1に規定された値まで空気を充填する。			
		直径500～1,000mmの回転ドラム上に、幅50mm、厚さ10mmで45度の角度で5mmの面取りがなされた段差を取り付け、タイヤの表面速度が25km/hとなるようドラムを回転させ、合計で750,000回段差を乗り越えたとき、車輪に割れ、離脱、目に見える亀裂がなく、タイヤの損傷による空気漏れがなく、かつ無傷のタイヤがリム上に留まっていること。	直径500～1,000mmの回転ドラム上に、幅50mmで表1に規定された厚さ(4mm～12mm)で、かつ45度の角度で厚さ1/2の面取りがなされた段差を取り付ける。そして、タイヤの表面速度が25km/h(子供車は16km/h)となるようドラムを回転させ、合計で6時間試験を行ったとき、タイヤがリムから滑り落ちたり、側壁の破損、チューブ損傷による圧力低下を生じないこと。 			
			ドラム直径が760mmの場合、段差を12本取り付ける。直径がこれと異なる場合は、それに比例させて本数を増減する。			
		車輪は、軸が自由に回転し、垂直方向に自由に移動できるアームに取り付け、回転ドラム上に保持する。	車輪は、軸が自由に回転し、垂直方向に自由に移動できるアームに取り付け、回転ドラム上に保持する。			
		なお、おもりを付加して、車軸をドラムに押し付ける力が640Nとなるよう調整する。	車軸部の荷重は65kg(子供車は40kg)に達するようにする。			

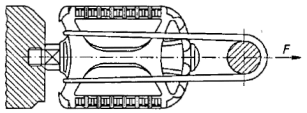
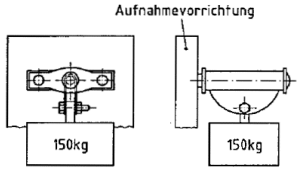
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 ｼﾃｨ車とﾄﾚｯｷﾝｸﾞ車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
どろよけ		下記の2段階の試験を実施したとき、どろよけが車輪の回転を妨げたり、操舵を妨害したりしないこと。	前どろよけは、走行中に生じる外力によって前輪や操舵を妨害するような変形を生じてはならない。			
		直径12mmの鉄の棒を、リムとスポークに接触させながらどろよけステーの下に挿入し、車輪を回転させて160Nの接線方向上向きの力をどろよけステーに1分間負荷する。 	例えば直径12mmのブナ材を前どろよけステーの下とスポークの間に差し込み、リムに接触する位置に保持する。前輪に160Nの外周力を加えて回転させ、丸棒がステーを押すようにしたとき、タイヤがどろよけに引っかかって、前輪や操舵を妨害してはならない。			
		どろよけの後端から20mmの位置に、直径20mmの表面が平らな丸棒で車軸方向に80Nの力でどろよけを押す。力を保持した状態で車輪を前進方向に回転させたとき、車輪が自由に回転するかどうかを確認する。 	どろよけの末端から20mmの位置に80Nの力を加え、車軸方向に押す。どろよけがタイヤに接触しても、手で強制的に車輪を回転させる。そのとき、タイヤがどろよけの引っかかって、前輪や操舵を妨害してはならない。			

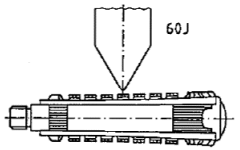
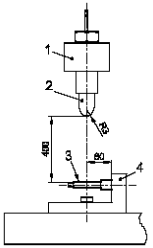
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
ペダル踏面	ペダル踏面は、ペダル組立品に対して動いてはならない。	ISO規格と同じ		踏面は、ペダルと一体になっているか、又はペダル体に確実に組み込まれていなければならない。	JIS規格と同じ（各部の構造で規定）	ペダルは左右対称でなければならない。
	トウクリップを使用しない、あるいはトウクリップの使用がオプションとなっているペダルは、下記のいずれかの条件を満たすものとする。 a)ペダル踏面は、表裏の2面を有する。 b)乗員の足に対して、踏面が自動的に上向きになる限定選択機構を有する。	ISO規格と同じ	自転車に取り付けられるペダルの踏面は素材や凹形形状により滑り止めされていなければならない。 踏面と平滑な革靴底あるいはゴム靴底との間の長手方向、横方向の静止摩擦を測定したとき摩擦係数が0.35以上なければならない。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（各部の構造で規定）	滑り止め踏面はペダルの上下両面にあるものとするが、一定の位置をとるようになったペダルでは、滑り止め踏面は乗員の足に当たる面だけにあればよい。
	トウクリップまたは靴保持装置（ビンディング機構）のみで使用するペダルは、それらを確実に取り付けなければならない。ただし、上記a),b)の要件に従う必要はない。	ISO規格と同じ	上記試験に不合格だったペダルは、設計上の措置により、足が滑り落ちるのを防止しなければならない。	トウクリップなど足固定装置付きペダルには、踏面がなくてもよい。	JIS規格と同じ（各部の構造で規定）	トウクリップ付専用のペダルには、トウクリップが確実に取り付けてあるものとし、滑り止め踏面がなくてもよい。任意に使用するよう設計されたペダルには、滑り止め踏面がなければならない。
				ペダル体を固定し、ねじ部にゲージをはめ合わせ、ゲージ中心から15mmの箇所で測定したときの横振れは0.5mm以下でなければならない。	JIS規格により確認する 	
ペダルの動的試験	一組のクランクから切り取ったペダル軸が勘合する部分を試験用の回転軸に確実に固定し、一組のペダルをそのクランクのねじ部分に組付ける。	ペダル軸は試験機の回転シャフトのネジ穴に直接取り付ける。 	静的試験を完了したペダルを水平な試験用の軸にねじ込む。	ペダル軸は試験機の回転シャフトのネジ穴に直接取り付ける。	JIS規格により確認する	
	各々のペダル踏面の中央に、合計質量50kgのおもりを、その負荷による振動が最小になるように、ばねを介して各々のペダルから吊り下げる。	おもりの質量は80kg	500N（子供車は300N）の試験荷重をペダル軸の中央に加える。	おもりの質量は90kg	JIS規格により確認する	

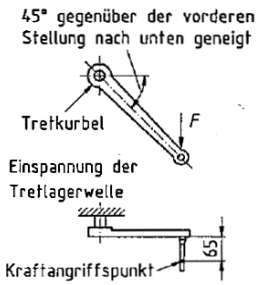
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 （2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
ペダルの動的試験 （続き）	軸の回転数はおよそ毎分100回転とし、合計100万回転させる。	毎分100回転以下の回転数で、合計100,000回転させる。	試験用の軸を100rpmで合計165時間（子供車は100時間）回転させる。	回転軸が過熱しないよう、軸受け面の材質に適した速度で合計100,000回転させる。	JIS規格により確認する	
	ペダルに二つの踏面があるならば、50万回転後にペダルを180度反転させたのちに、50万回転させる。	50,000回転後にペダルを180度反転させる。	ペダルに2つの踏面がある場合、50万（子供車は30万）回転後、ペダルを180度反転させることができる。	50,000回転後にペダルを180度反転させる。	JIS規格により確認する	
	試験後、ペダルのいかなる部分にも、クランクのねじ山も、目に見える破損があってはならない。	ペダル軸のいかなる部分にも割れ又は目に見える亀裂がなく、ペダリングシステムに破損が生じないこと。	試験後、ペダルの機能に影響する損傷が生じていないこと。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
			荷重を1200N（子供車は720N）とし、かつ50rpmで17時間（子供車は10時間）行う短時間試験を選択することもできる。			
ペダルの静荷重強度		ペダル軸を固定具に水平に取り付け、ペダルの中心に1,500Nの垂直下向きの力を1分間加えたとき、ペダル又はペダル軸に、動作に影響を及ぼす可能性のある割れ、目に見える亀裂、変形が生じないこと。	ペダル踏面の摩擦係数を測定したペダルを使用すること。ペダル軸を固定具に水平に取り付け、水平なペダル踏面の中心に60mm幅の受け台を置き、その中央に1,000N（子供車は600N）の荷重を2分間加えたとき、ペダルの機能に影響する永久変形および損傷がないこと。	ペダルをクランクはめ合いねじ部で水平に固定し、ペダルの付け根から60mmのペダル体に1800Nの力を垂直に5分間加えたとき、ペダル軸、ペダル体にひび割れ、折損などが生じてはならない。	JIS規格により確認する	
			上記の試験の後、ペダル踏面を90度回転させる。ペダル体側面の中央部に幅20mmの受け台を置き、50kg（子供車は30kg）の荷重を2分間加える。試験の後、ペダルの機能に影響する永久変形および損傷がないこと。 	 		

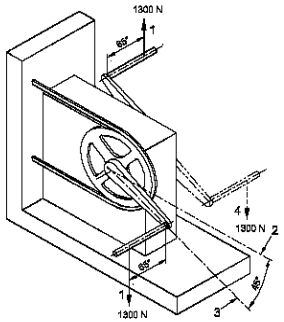
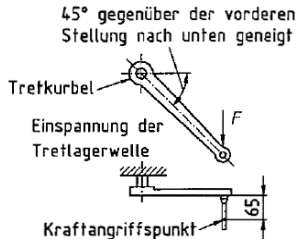
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

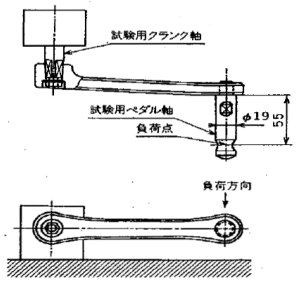
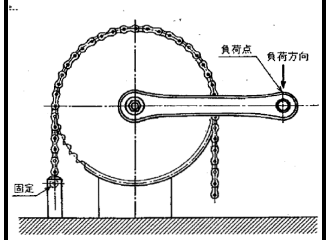
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
ペダルの静荷重強度 (続き)			上記の試験の後、ペダル本体とペダル軸の結合部を500N(子供車は300N)の軸方向の引き抜き力を2分間加える。試験の後、ペダルの機能に影響する永久変形および損傷がないこと。 			
ペダル軸の静荷重強度			未使用のペダルを、ペダル軸が水平になるようはめ合いねじ部で固定し、おもり懸架装置をペダル軸に取り付け、150kgのおもりをその中央に5分間吊り下げる。試験の後、ペダルの機能に影響する永久変形および損傷がないこと。 			
ペダルの衝撃強度		下記の方法で試験したとき、ペダル軸が割れず、また衝撃点における永久変形量が15mmを超えないこと。	ペダルの動的試験を実施したペダルを使用して、下記の方法で試験をしたとき、ペダルの機能に影響する損傷は破損がないこと。			

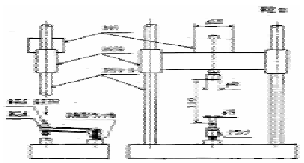
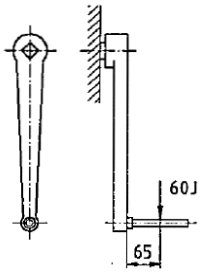
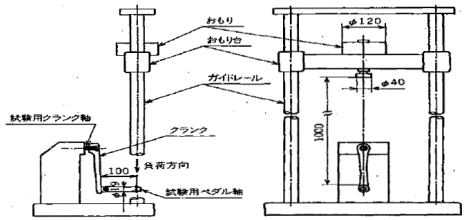
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

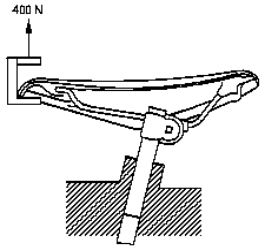
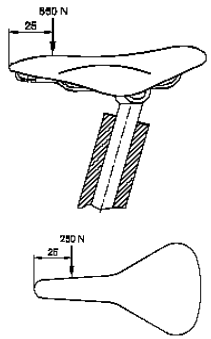
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 ｼﾃｨ車とﾄﾚｯｷﾝｸﾞ車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
ペダルの衝撃強度 (続き)		ペダル軸を固定具に水平に取り付け、先端をカマボコ形に半径3mmで丸めた厚さ20mm、質量15kgのおもりをペダル軸の付け根から60mmの位置(65mmより短いペダル軸は先端から5mmの位置)に高さ400mmから落下させる。	先端をカマボコ形に半径8mmで丸めた厚さ40mmのドロップハンマーを使用して衝撃試験を行う。 ペダルを水平に固定し、ペダル軸の中央に垂直に60J(子供車は36J)の衝撃エネルギーを加える。 			
			上記の試験の後、ペダルを90度回転させ、ペダル軸の中央に垂直に10J(子供車は6J)の衝撃エネルギーを加える。			
			上記の試験の後、ペダル軸に30度の方向から、10J(子供車は6J)の衝撃エネルギーを加える。			
合成樹脂製ペダルの耐寒性試験				合成樹脂製のペダルにあっては、下記の耐寒性試験を行ったとき、ペダル体に著しいひび割れ、折損などがあってはならない。	JIS規格により確認する	
				-20℃で30分保冷した後、質量8kgのおもりを200mmの高さから落下させる。	JIS規格により確認する	
駆動部の静荷重試験	この試験は、フレーム、ペダル、伝達機構、後車輪、ギヤチェンジ機構も含む状態で実施する。そして、後車輪をリム部で確実に止めて車輪の回転を防止し、フレームはフレーム中心面を垂直にして支持する。	ISO規格と同じ	駆動部分の左右両側について、クランク軸までの力の流れを試験する。 未使用のクランクをクランク軸に取り付け、ペダル軸を取り付ける。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
駆動部の静荷重試験（続き）	変速装置のない自転車では、左クランクを前方水平位置にして、1,500Nの力を左ペダル中心に、垂直下方向に15秒間加える。	試験方法はISO規格と同じであるが、力を1分間加える。	クランクは、前方から下方に45度傾ける。クランク側取付け面から65mmの位置で、ペダル軸に1600N（子供車は900N）の静荷重を加える。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	試験中に、駆動部がたわんだり、スプロケットが引っ張られて、クランクが水平より下に30度以上回転した場合には、クランクを水平位置、あるいは駆動部のたわみを考慮して水平より上方の適切な位置に戻して、試験をやり直す。	ISO規格と同じ	試験荷重から生じるモーメントは、クランク軸だけが受けるようにして試験を行うこと。 	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	左クランクの試験を終了後、右クランクを前方水平位置にして、同様の試験を繰り返す。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	変速装置のついた自転車では、左クランクの試験は最も高いギヤ比で、右クランクの試験は最も低いギヤ比に調整して行う。	変速装置のついた自転車では、最も高いギヤ比で上記を行う。		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
		次に、最も低いギヤ比に調整して上記を実施するが、試験力Fを$F = 1{,}500 \times$（前ギヤの最小歯数）／（後ギヤの最大歯数）に調整して実施する。（前ギヤの最小歯数）／（後ギヤの最大歯数）が1以上の場合には1,500Nで試験を実施する。				
ギヤチェンジ性				チェンジギヤ装置があるものは、歯数比の切り替えが確実で、かつ、作動が円滑でなければならない。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
クランク組立品の疲労試験	2本のペダル軸、2本のクランク、ギヤ板(または他の駆動機構)、および標準生産品のハンガ小物を取り付けたクランク軸をハンガラグを模したジグに組付ける。	ISO規格と同じであるが、ペダル軸ではなくペダル軸アダプタを組付ける。	試験される部品は、完成した状態で試験をする。	この試験はクランクに対する試験であり、試験用クランク軸、試験用ペダル軸により試験を行う。また、コッタレス形クランクを組付けるときの固定ナット及び固定ボルトの締付トルクは40±5N･mとする。	JIS規格により確認する	
	クランクは、右側のクランクが前方下方45度に位置するよう固定する。	ISO規格と同じ	クランク軸を反対側の末端で固定し、左クランクが前方下方45度となるよう保持する。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	組立品は、ギヤ板にかみ合って、そして端部を支持体に固定した適切な長さのチェーン(どのような伝達形式でも、その第1段)により回転を防ぐ。	ISO規格と同じであるが、もっとも大きいギヤ板にチェーンをかける。	試験荷重から生じたモーメントは、クランク軸だけが受けるようにする。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	左右クランクの外面から65mmの位置で、左右のペダル軸に交互に加える。ペダル軸の長さが65mm以下ならば、代用の軸またはアダプタを使用しても良い。	左右クランクの外面から65mmの位置で、左右のペダル軸アダプタに交互に加える。	当該クランクのペダル軸に、クランク側の取り付け面から65mm(子供車は50mm)の位置に荷重を加える。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	右クランクへの力は下向き、左クランクへの力は上向きに加える。	ISO規格と同じであるが、荷重の方向が適切であれば、左クランクの取り付け角度ををを180度ずらしてもよい。		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	全て鉄系の材料で作られたクランクでは1100Nの力を、非鉄系材料で作られた部品を含むクランクでは1400Nの力を5万回加える。 (ここでの試験回数1回は、左右クランクへの各1回の加振をいう)	材料に関わらず、1,300Nの力を100,000回加える。  	1300N(子供車は800N)の荷重を10万回加える。  	ISO規格と同じであるが、クランク長さ140mm以下のものは、すべて700Nの荷重で試験を行う。	JIS規格により確認する	
	試験の最大周波数は25Hzとする。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	

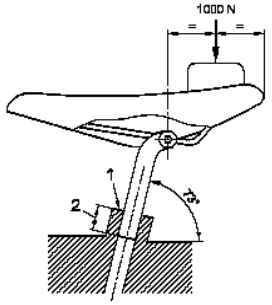
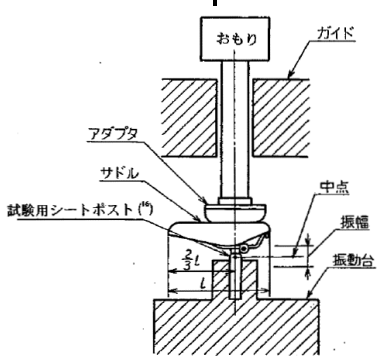
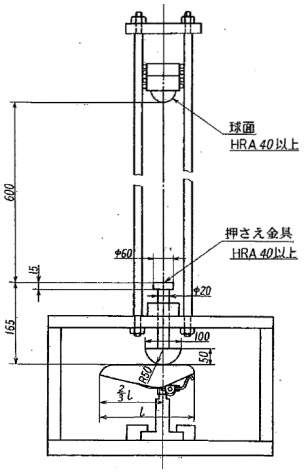
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
クランク組立品の疲労試験 （続き）	加えられる力は規定値の0から+5%以内の精度でなければならない。	全ての疲労試験で同様に規定。				
	それは、国または国際規格に準拠する適正な校正方法により決める。					
	試験後、ペダル軸、クランク、クランク軸、またはギヤ板の取り付け部品（他の形式の駆動部品も含む）のいずれにも、破損や目に見える亀裂があってはならない。	試験後、クランク、クランク軸に割れ又は目に見える亀裂がないこと。またギヤ板のゆるみやクランクからの離脱がないこと。	クランク、クランク軸に破損又は目に見える亀裂を生じてはならない。	試験後、クランクにひび割れ及び折損がなく、また、クランクとクランク軸との結合部にがたつきを生じてはならない。	JIS規格により確認する	
		カーボンファイバー製クランクについては、左右のクランクとも試験中のたわみ量が初期値の20%を超えて増加しないこと。				
ペダル取付け部静荷重強度				クランクが水平になるよう固定し、試験用ペダル軸に1500Nの荷重を1分間加える。なお、コッタレス形クランクを組付けるときの固定ナット及び固定ボルトの締付トルクは40±5N･mとする。	JIS規格により確認する 	
				荷重を取り除いたときの負荷点の変位が2mm以下でなければならない。	JIS規格により確認する	
ギヤ板固定強度				ギヤ板と右クランクとを直接結合した構造のものは、右クランクが水平になるようギヤ板をチェーンで固定し、クランクに鉛直方向の2000Nの荷重を1分間加える。	JIS規格により確認する 	
				試験後、結合部に緩みが生じてはならない。	JIS規格により確認する	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
クランク水平落下衝撃強度				鉛直に設置した試験用クランク軸にクランクを固定し、ペダル軸の部分に10kgのおもりを150mmの高さから10回落下させる。	JIS規格により確認する 	
				試験後、クランクが破損せず、永久変形量が5mm以下でなければならない。	JIS規格により確認する	
クランク鉛直落下衝撃強度			クランク軸により下方垂直に保持したクランクに試験用ペダル軸を取り付け、クランクの外面から65mm(子供車は50mm)の位置に60J(子供車は40J)の衝撃エネルギーを加える。 	クランク軸により下方垂直に保持したクランクに試験用ペダル軸を取り付け、10kgのおもりを1000mmの高さ(クランク長さ140mm以下のものは500mm)から落下させる。ただし、鋼製クランクはこの試験を省略することができる。 	JIS規格により確認する	
			試験後、破損、又は亀裂を生じることなく、耐えること。	試験後、クランクが破損してはならない。	JIS規格により確認する	
サドル	サドル、その支持部、またはその付属品のいずれの部分も、シートポスト軸とサドル座面の交点から、サドル座面上方125mm以上にあってはならない。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格と同じ(寸法の項で規定)	サドル、シートポスト、又はサドル取付け付属品の各部が、サドル面とシートポスト中心線との交点におけるサドル座面上方から125mm(5.0インチ)以上出ていてはならない。
				サドルの長さは350mmを超えてはならない。	JIS規格と同じ(寸法の項で規定)	
				ポスト直付けサドルのポストには、シートポストと同様のはめ合わせ限界標識を施す。	JIS規格と同じ(各部の構造の項で規定)	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
サドル (続き)		サドル又はプラスチック材料を対象とする強度試験はすべて18～24℃の周囲温度で実施すること。				
		サスペンション機構を備えたシートポストは、サスペンション機構が自由に動作できる状態又はロックされた状態のいずれで試験をしてもよい。サスペンション装置がロックされた状態で行う場合には、シートポストは最大長さにあること。				
サドルのはめ込み強度	シートポストをジグに固定し、そして各ねじを製造業者の推奨トルクで締め付けた後、サドル座面の後部と先端部の下面を400Nの力で順次引き上げる。この力はサドルの金属部分に加えてはならない。	ISO規格と同じ 	ジグに固定されたシートポストに、サドルを水平に保持し、サドルトップの前部及び後部にその下側から400Nの荷重を2分間加える。 この荷重は、サドル支持枠に作用してはならない。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	試験後、サドル舟線の金属部分は、サドルのベースやプラスチック成型部品から外れてはならない。そして、サドル組立品に亀裂や永久変形があってはならない。	試験後、ベースおよびプラスチック成形品がサドル台座から離脱せず、サドル組立品に亀裂又は永久変形が生じないこと。	ワイヤ製舟線がサドルトップまたはプラスチック固定具から外れてはならない。また破損又は永久変形があってはならない。	試験後、舟線又はコイルばねがはめ込み部から外れてはならない。また、サドルに亀裂及び変形があってはならない。	JIS規格により確認する	
サドルの固定性能	サドルとシートポストをフレームに正しく取り付け、各ねじを製造業者の推奨トルクで締め付けた後、サドルの前後端のいずれかサドルの締め付け金具へより大きなトルクを発生する側で端部から25mm以内の点に、少なくとも668Nの力を垂直方向下向きに加える。同様にサドル前後端のいずれかより25mm以内の点に、222Nの側方力を水平方向に加える。	試験方法はISO規格と同じであるが、650Nの垂直下方力、250Nの側方力を加える。 	水平に取り付けられたサドルに対して、700N(子供車は420N)の荷重をサドル前後端からそれぞれ25±2mmの位置に2分間加える。この試験は、最大のメーモメントがサドル固定部に作用するように行う。試験後、サドルの位置が変ったり、部品が破損したり、折れ曲がったり、引きちぎられたりしてはならない。 水平に作用する222N(子供車は130N)の力をサドル前端から25±2mmの位置に2分間加える。	ISO規格と同じであるが、シートポストは外径22.2mmの棒鋼にニッケルクロムめっきを施したものを用いる。また、菊座ねじ部の締付けトルクは20N･mとする。	JIS規格により確認する	サドル調節固定装置は、通常の使用状態で調節範囲内のどの位置にでもサドルを固定し、どの方向へのサドルの動きをも防止できるものとする。 最低668N(150lbf)の力を、サドルの前又は後から25mm(1インチ)以内で、サドル固定部に最大トルクを生じる方向へ、垂直下方に加える。この力を取り除いた後、222N(50lbf)の力をサドルの前又は後ろから25mm(1インチ)以内で水平に加える。

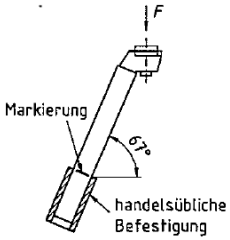
※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

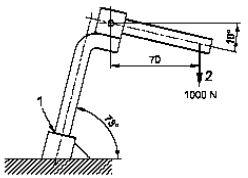
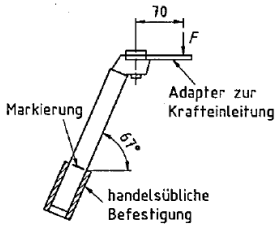
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 ｼﾃｨ車とﾄﾚｯｷﾝｸﾞ車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
サドルの固定性能 （続き）	調整できるやぐらがついたサドルはシートポストに対して、またシートポストはフレームに対して、どの方向にも動いてはならない。	ISO規格と同じ	サドルとシートポストの間で、またシートポストはフレームの間で、いかなる方向にも動きを生じてはならない。			シートポストに対するサドルの動き又はフレームに対するシートポストの動きを生じてはならない。
	調整できるやぐらを使用せずにシートポストに対し垂直面内で回転できるように設計されたサドルは設計どおりに動くことができ、破損せずに耐えなければならない。	ISO規格と同じ				
サドルの固定					サドルには著しい傾きがないこと。	
サドルの耐久試験		次の試験は、シートポストが試験の合否に影響を及ぼす可能性があるため、サドル製造業者が推奨するシートポストと組み合わせて試験を行う。		サドルを座面を水平にして振動試験機に固定し、トップ上面に質量80kgの荷重を載せる。	JIS規格により確認する	
		シートポストは、自転車のシートラグを模したジグの中に最小はめ合い長さまで挿入し、しっかりと固定しなければならない。 シートポストの中心軸は水平に対して73度傾けなければならない。		荷重点の中心が座面の2／3の位置になるよう固定する。	JIS規格により確認する	
		サドル座面が水平になり、かつサドルが最後方位置となるよう調整し、製造業者が推奨する締付トルクで固定する。		ポスト直付けサドルは、ポストの軸線とサドル座面との交点に荷重の中心がくるよう固定する。	JIS規格により確認する	

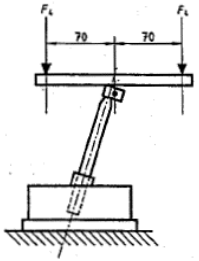
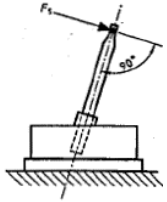
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
サドルの耐久試験 (続き)		サドルトップの局所的な損傷を防止する適切なパッドを間に挟み、サドル固定部とサドル後端部の1/2の位置に1,000Nの垂直下方の力を4Hz以下の周波数で200,000回加えたとき、シートポスト又はサドルに割れ又は目に見える亀裂がなく、またサドル保持部にゆるみのないこと。 		振動台を全振幅16mmで、毎分150回の割合で120,000回振動させたとき、トップ及び各部に著しい変形などの異常があってはならない。 	JIS規格により確認する	
サドルの耐寒性				合成樹脂製サドルは、-20℃に30分間保冷した後、座面を水平にして、おもりがサドル全長の2／3の位置に当たるよう、質量8kgのおもりを600mmの高さから落下させる。 	JIS規格により確認する	
				試験後、各部が破損してはならない。	JIS規格により確認する	

※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

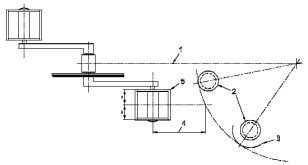
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
サドルばねの強度				コイルばね式サドルの後コイルばねは、300Nの荷重を加え30秒間圧縮し、荷重を取り除いたとき、永久ひずみが0.5mm以下でなければならない。	JIS規格により確認する	
サドルの破裂強さ				サドルトップに使用するビニルレザー又は合成樹脂カバーの破裂強さは60N/cm^2以上でなければならない。	JIS規格により確認する	
サドルの引張強さ				サドルトップに使用する革材料の引張強さ及び伸びは、革の種類ごとに決められた値以上でなければならない。	JIS規格により確認する	
菊座ボルトの破断トルク				菊座ボルトの破断トルクは25N･m以上とする。	JIS規格と同じ	
シートポストはめ合い長さ	シートポストにはフレームとの最小はめ合い長さをはっきりと示す標識が、消えない方法で記されていなければならない。その標識は、ポストの下端からポスト径の2倍以上の位置にあり、ポストの強度を損なってはならない。	ISO規格と同じであるが、ポストの断面が円形でない場合には、その標識はポストの下端から65mm以上の位置にあることを追加規定し、さらにポストがフレームから最小はめ合い長さ以下には引き抜けない恒久的な止め具の組み込みも認める。	シートポストには、必要な最小はめ合い長さを示す恒久的な標識を施さなければならない。その標識は、クランピング位置の直径の2.5倍以上の位置になければならない。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	ISO規格と同じ
						標識の下方で、少なくともポスト径分の長さにわたって、シートポストの強度が維持されていなければならない。

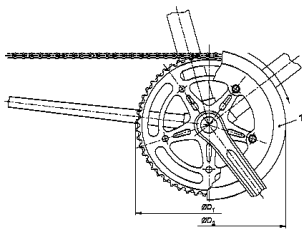
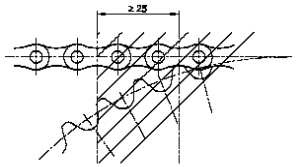
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
シートポストの静的試験			未使用のシートポストをその中心軸が67度傾くようはめ合い限界標識の位置で保持する。サドルクランプの中央に3000N（子供車は1800N）の鉛直方向への荷重を2分間加えたとき、破損せず、永久変形量が10mm以下であること。 クランプ部をスライドできるシートポストでは、最も不利な位置で試験を行う。 			
シートポストの疲労試験	試験部品は、完全に組みたれられた状態でなければならない。	次の試験は、シートポスト製造業者のみを対象とする。また、上記のサドルとシートポストを組み合わせて行う耐久試験で、サドル固定部から70mm以上後方の位置で試験をし、適合した場合にはこの試験を実施する必要はない。		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
		サスペンション機構付きのシートポストを対象とする場合は、サスペンションの抵抗が最大になるよう調整して試験を実施する。				
	シートポストは、自転車のシートラグを模したジグの中に最小はめ合い長さまで挿入し、通常の締め付け金具によってしっかりと固定しなければならない。 シートポストの中心軸は水平に対して73度傾けなければならない。	ISO規格と同じ	ISO規格と同じであるが、67度傾けて保持する。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	シートポストは2段階の動的荷重を受けなければならい。			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
シートポストの疲労試験（続き）	第1段階では、垂直下方の反復力F4を、サドルに模してシートポストにしっかりと締め付けた適切な試験用アダプタの両端部に交互に加える。	サドル固定部にエクステンションバーを取り付け、試験を行う。	サドル固定部にエクステンションバーを取り付け、試験を行う。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	そのアダプタはサドル取り付けにふさわしいシートポストの最上部に固定され、アダプタの全長の中心部分が取り付けボルトの位置にくるようにしなければならない。	エクステンションバーは、水平位置から下に10度の角度で後方下向きに延びて、固定部から水平後方に70mmの位置に垂直下向きの力を加えられるものとする。 	エクステンションバーは、固定部から水平後方に70mmの位置に垂直下向きの力を加えられるものとする。 	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	加振力は、中央部分の前後それぞれ70mmの位置に加えなければならない。	1,000Nの力を25Hz以下の周波数で100,000回加えたとき、シートポストに割れ又は目に見える亀裂が生じてはならない。	1,000N（子供車は600N）の力を100,000回加えたとき、シートポストに割れ又は目に見える亀裂が生じてはならない。	ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	取り付け位置を前後に調整できるシートポストでは、アダプタは最後部となるよう設置する。	サスペンション機構付きのシートポストは、サスペンション装置が破損しても2つの主要部分が分離せず、サドルの取り付け部が自由に回転しないような設計になっていること。		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
		カーボンファイバー製シートポストについては、試験中のたわみ量が初期値の20%を超えて増加しないこと。				
	第2段階ではシートポストの中心軸に対して直角方向に、後ろ向きの反復力F5を加える。			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	1本ポストの場合、サドルの取付を意図したパイプ部分の中央部に加える。前後方向に延長部分のあるシートポストでは、ポストの中心軸と延長部分の交点を通って加える。			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
シートポストの疲労試験（続き）	加振力は、鉄系の材料で作られたシートポストは、F4は850N、F5は650N、非鉄系の材料で作られたポストは、F4は1200N、F5は900Nとする。   			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	各段階で、加振力はそれぞれ5万回とするが、1回とは第1段階では交互の力を加えること、第2段階では単一の力を加えることを表す。			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	最大周波数は25Hzとする。			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	加振力は規定値の0から+5%以内の精度で加える。			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	上記の試験を実施した後、シートポストには破損または目に見える亀裂があってはならない。			ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
シートポストの疲れ試験				（コンビネーションピラー） シートポストをはめ合わせ限界標識の位置で73度の角度で固定する。サドル取付け部に荷重バーを取り付け、取付けバーの前後2箇所に上下方向各200Nの交番荷重を毎分60回の速さで200,000回繰り返し加える。	JIS規格により確認する	

※下記は全て、原文を要約、編集したものです。詳細は原文を入手のうえ、ご確認ください。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 ｼﾃｨ車とﾄﾚｯｷﾝｸﾞ車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
シートポストの疲れ試験（続き）				加振力は規定値の0から+5%以内の精度で加える。	JIS規格により確認する	
				試験後、シートポストに破損又は目に見える亀裂があってはならない。	JIS規格により確認する	
ペダル接地角	自転車に乗らないで、ペダルを最低位置にし、そして踏面を水平にして、片面式のペダルでは踏面を上にした状態で、自転車を25度傾けた場合、ペダルが地面に触れてはならない。	ISO規格と同じ	自転車に乗らないで、ペダルを最低位置にし、そして踏面を水平にして、片面式のペダルでは踏面を上にした状態で、自転車を23度傾けた場合、ペダルが地面に触れてはならない。	ペダル接地角は25度（子供車では20度）以上でなければならない。	JIS規格と同じ（各部の構造で規定）	ISO規格と同じ
	サスペンション付きの自転車では、サスペンションが85kgの乗員によって縮んだ状態でこの試験を行う。	80kgの乗員により確認する。	サスペンション付きの自転車では、取扱説明書に記載の許容総積載重量を立パイプに加える。	サスペンション機構をもつ自転車は、適応乗員体重相当を負荷した状態で測定する。	JIS規格と同じ（各部の構造で規定）	
トウクリアアンス	トウクリップ、ビンディングペダルの付いていない自転車では、ペダルと前タイヤまたは前どろよけとの間隔を指すトウクリアランスは、ペダルやタイヤ、どろよけの位置に関わらず89mm以上なければならない。	トウクリアランスは100mm以上なければならない。 	トウクリアランスは、100mm（子供車では85mm）以上なければならない。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（寸法の項で規定）	ISO規格と同じ 89mm（3.5インチ）
	トウクリアランスは、いずれかのペダルの中心から自転車中心面に平行な方向で測定する。			ISO規格と同じ		
	前どろよけが取り付けられるように設計された前ホークのついた自転車では、適切などろよけが付いたものとしてトウクリアランスが測定されなければならない。	ISO規格と同じ				
チェーン	チェーンを用いる場合、前後のギヤをくまなく、円滑に作動しなければならない。	ISO規格と同じ		チェーン又は歯付きベルトは、著しいたるみ又は張りすぎがなく、作動が円滑でなければならない。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	チェーンは、引掛かりや硬直なく、円滑に各ギヤに作動するものとする。
				必要に応じて、後ハブ軸部にチェーン引きを取り付ける。		

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
チェーン (続き)	チェーンはISO9633の要件に適合しなければならない。	ISO規格と同じ	シングルギヤ用、内装変速機用チェーンはDIN 8187-1のチェーンNo.081の要件に適合しなければならない。変速ギヤ用のチェーンはチェーンNo.082C、ISO9633の要件に適合しなければならない。			チェーンの引張強さは8010N(1800lbf)以上でなければならない。
				歯付きベルトの性能は、附属書1による。	JIS規格により確認する	
チェーンケース	自転車には、以下のいずれかを備えなければならない。	ISO規格と同じ	自転車には、チェーンケース又はリングケースを備えなければならない。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ(各部の構造の項で規定)	シングルギヤ板及びシングル小ギヤ付き自転車には下記のチェーンケースを備えなければならない。
	1. ギヤ板直径より、歯先で測定して10mm以上大きいギヤ板カバー。 クランクとギヤ板が接近している場合は、部分的にギヤ板カバーとクランクが接触するように取り付けられていてもよい。	ISO規格と同じ 	リングケースは、最大のギヤ板外径より少なくとも10mm大きくなければならない。 円形でないギヤ板を使用する場合、リングケースは最大のギヤ板の歯よりも少なくとも5mm越えなければならない。	リングケースは、外側のギヤ板直径より歯先で測定して10mm以上大きくなければならない。	JIS規格と同じ(各部の構造の項で規定)	チェーンの上弦及びチェーンとギヤ板のかみ合い部周縁の90度以上を覆うこと。チェーンケースは、少なくとも後車軸中心線の8cm(3.2インチ)前方まで延びていること。
	2. ギヤ板の歯先が最初にチェーンのプレートを間を通ろうとする位置から、チェーンに沿って少なくとも25mm以上後方から外ギヤ板を、前方向にハンガ中心を通る水平線まで、チェーンとギヤ板の側面と上面を覆う保護装置。	ISO規格と同じ 	チェーンケースは、チェーンがギヤ板に噛み込む位置から25mm以上の間隔を取るところからチェーンを覆わなければならない。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ(各部の構造の項で規定)	後車輪リムの前方部分においては、チェーンケース上側部分の最小幅はチェーン幅の2倍以上なければならない。 後方部分はテーパになっていてもよいが、その後端の幅は少なくともチェーン幅の1/2あるものとする。
						このチェーンケースによって、直径9.4mm(3/8インチ)長さ76mm(3インチ)の棒を自転車のチェーン側でギヤ板に垂直な線に対し45度以内のどの方向から差し込んでも、チェーンとギヤ板の上部かみ合い部の間に棒が挟まらないようになっていなければならない。

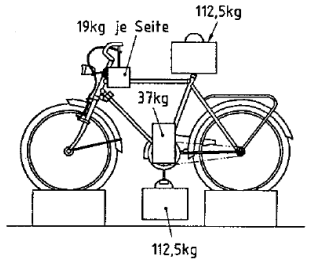
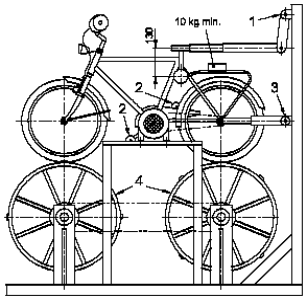
規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301ー般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
チェーンケース （続き）	3. 靴保持装置を備えたペダルでは、フロントチェンジのガイドと、ギヤ板の歯先が最初にチェーンのプレート間を通ろうとする位置からチェーンに沿って少なくとも25mm以上にわたり、チェーンとギヤ板の上結合部分の外側を覆う保護装置。	ISO規格と同じ		フロントディレーラのチェーンガイドによって、チェーンとギヤ板の上部かみ合い開始点から後方へ25mm以上遮へいされ、かつ、ペダルに足固定装置を備えている場合には、この規定を適用しない。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	
スポークプロテクタ	多段フリーホイールを備えた自転車は、調整不良や事故により、チェーンが車輪の回転を妨げ又は停止させないように、スポークプロテクタを装備しなければならない。	ISO規格と同じ	外れたチェーンが後輪をロックさせてはならない。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	ディレーラは、調整不良や破損のため、チェーンが車輪の回転を妨害したり、停止させたりしないように防護されてなければならない。
前照灯・尾灯	前照灯や尾灯、または照明装置の規定は、本国際規格の目的上強制ではないが、装備した場合はISO6742-1の要件に従わなければならない。	照明装置や尾灯の装着はシティ車またはトレッキング車には必ずしも必要ではないが、取扱説明書に、自転車が使用される予定の国の国内法規に注意するよう使用者に助言するものであること。	自転車の照明系統はStVZO第67条に対応し、StVZO第22条に対応する運行許可を持つか、あるいは技術的要求事項（TA）に定める試験の後、StVZO第22a条に対応する形式許可を得なければならない。	自転車には、JIS C9502に規定する前照灯を備えなければならない。	JIS規格により確認する	
				自転車には、尾灯を備えることが望ましい。尾灯は、夜間に100m後方から確認できなければならない。	JIS規格と同じ	
引張試験	配線をする場合、動いている部分や鋭利なものとの接触で損傷しないよう配線する。すべての電線の接合部は、あらゆる方向への10N以上の引張力に耐えなければならない。	ISO規格と同じ	直径40mmの丸棒の先端を半径20mmで丸め、L形に曲げた試験用フックで把握可能なすべての電線に5Nのフック引張力をかける。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	
機械的過負荷の試験			次に、上記のフックで把握可能なすべての電線に50Nのフック引張力をかける。この試験で緩んだ差込及び挟み込み結合部は、工具を用いないで復元できなければならない。			
座屈強さ試験			だがいに動かすことができる自転車部品間の電気配線は、相互の動きの範囲以上で10,000回動かす。 上記の試験実施後、照明系統は機能を保持していなければならない。			

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
座屈強さ試験（続き）			電線は、DIN-ISO6722-1～6722-3に適合し、呼び断面積は0.4mm^{2}以上なければならない。 耐寒性、絶縁性、耐油性、耐燃油性、耐摩耗性についてはDIN-ISO6722-2に記載する分類Cの要件を満たさなければならない。			
リヤリフレクタ	リヤリフレクタは、尾灯を備えた自転車には、ISO6742-2の要件を満たした広角形リフレクタまたは普通形リフレクタを備える。尾灯を備えていない自転車には、広角形リフレクタを備える。リヤリフレクタの色は赤色とする。	リフレクタの装着はシティ車またはトレッキング車には必ずしも必要ではないが、取扱説明書に、自転車が使用される予定の国の国内法規に注意するよう使用者に助言するものであること。		リフレクタの性能はJIS D9452による。リヤリフレクタの色は赤色としなければならない。	JIS規格により確認する	リフレクタ、再帰性反射タイヤ、再帰性反射リムの性能を基準内で規定。 自転車には赤色のリヤリフレクタがあるものとする。
				リヤリフレクタは、レンズ最上部が後車軸ハブ軸よりも上方で、かつ、サドル座面中央部から75mm以上下方の位置になければならない。	JIS規格と同じ	リヤリフレクタは立パイプの後ろにあり、頂点がサドル座面とシートポスト中心線の交点より少なくとも76mm（3インチ）下方にくるよう取り付ける。
				リヤリフレクタの主光軸は自転車の進行方向に対し平行で、上下左右に5度以上の傾きがあってはならない。サスペンション機構を持つ自転車は、適応乗員体重相当を負荷した状態で測定する。	JIS規格と同じ	リヤリフレクタの主光軸は自転車の進行方向に対し平行で、上下左右に5度以上の傾きがあってはならない。
				リヤリフレクタに90N（どろよけに取り付けたものは50N）の力を30秒加え、その力を取り除いたとき、反射面の向きの変化は5度未満でなければならない。	JIS規格と同じ	フロントリフレクタ、リヤリフレクタは、リフレクタの台座に対し最も影響を及ぼすと思われる方向を最低3つ選択し、89N（20lbf）の力を加える。うち少なくとも1方向はリフレクタをつかんで自転車を持ち上げるときに想定される力を再現するように選ぶものとする。そのとき、反射面の向きは上下左右に15度以内で、力を取り除いたとき、5度未満であること。
サイドリフレクタ	自転車には、両側面から確認できる2個のサイドリフレクタを下記のいずれかにより取り付ける。			ISO規格と同じだが、反射性タイヤ、反射テープなどの反射材によってもよいことを明記。また、色はすべて同色で、無色またはアンバーとしなければならない。	JIS規格と同じ	自転車には、再帰性反射タイヤ又は各車輪のスポークに装着したリフレクタ、あるいはキャリパブレーキ以外の自転車では再帰性反射リムを装備しているものとする。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
サイドリフレクタ （続き）	a）自転車の前半および後半に広角形リフレクタを備える。これらのうち少なくとも一つは車輪のスポークに取り付けなければならないが、自転車がフレームやどろよけステーとは別に後車輪を目立たさせるものを組み込んでいる場合は、前車輪に取り付けること。			自転車の前半部および後半部にサイドリフレクタを備える。サイドリフレクタは自転車の側面または車輪に装着し、これらのうち少なくとも一つは車輪のスポークに取り付けなければならない。	JIS規格と同じ	スポークに装着したリフレクタの中心は、リムの内側から76mm（3インチ）以内になければならない。サイドリフレクタは、車輪の両側から見えるものとする。スポークに取り付けたリフレクタはスポーク上に平らに、又はスポークの内側で、光軸と車輪中心面に対する垂線との角度がスポークと車輪中心面との角度を超えないように取り付ける。このリフレクタが車輪の調整を妨げることがあったはならない。
	b）連続した環状の反射材を、タイヤの外径から10cm以内で、各車輪の両側に取り付ける。					
	上記の広角形リフレクタは、ISO6742-2の要件に従う。反射材はISO6742-2の測光要件に従う。			JIS D9452による。	JIS規格により確認する	リフレクタの性能は、規格内で規定
	全てのサイドリフレクタは同色で、その色は白色（透明）または黄色でなければならない。			ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	サイドリフレクタは、前車輪では無色又はアンバー、後車輪では無色又は赤色とする。
フロントリフレクタ	自転車には、ISO6742-2の要件に従うフロント広角形リフレクタを取り付けなければならない。フロントリフレクタの色は白色（透明）でなければならない。			自転車にはJIS D9452に規定された性能を持つ無色のフロントリフレクタを、前輪ハブ軸よりも上方で、前方からレンズの全面が確認できる位置に備えなければならない。	JIS規格と同じ	自転車には無色のフロントリフレクタを装備すること。自転車を地面にどんな向きに置いても、リフレクタ又はその台座が地面に触れてはならない。
						主光軸は自転車の進行方向に対し平行で、上下左右に5度以上の傾きがあってはならない。
				夜間前方100mの距離から自動車のヘッドライトなどの光に反射して容易に存在を確認できる反射体などを装着してもよい。	JIS規格と同じ	
ペダルリフレクタ	各ペダルには、その前後面にISO6742-2の要件に従うペダルリフレクタを備える。			自転車には、JIS D9452に規定された性能を持つアンバーのペダルリフレクタを備えなければならない。	JIS規格により確認する	自転車には無色又はアンバーのペダルリフレクタを装備すること。
	ペダルリフレクタはペダルまたはリフレクタのハウジング端から十分に引っ込んでいて、リフレクタの表面がペダル端の平面と接しないようになっていなければならない。			ISO規格と同じ		ペダルリフレクタは、ペダル又はリフレクタケースの端縁から十分に凹ませ、ペダル端縁に平板を当てたときリフレクタ本体が触れないようにする。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
ペダルリフレクタ （続き）				ペダルリフレクタは、ペダルの前面及び後面になければならない。	JIS規格と同じ	各ペダルには、前後両面にリフレクタを取り付ける。
	ペダルリフレクタの色は黄色でなければならない。			ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	無色又はアンバー
ベル・ブザー	ベル、その他の適切な警報音機器が取り付けられる場合、ISO7636に従わなければならない。	ISO規格と同じ	ベルは、DIN-ISO7636カテゴリー1の要件に適合していなければらない。	ベル又はブザーを取り付けなければならない。その引き手、レバー又はスイッチは、走行中容易に操作できる位置になければならない。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	
錠				錠は、施錠及び解錠が円滑でなければならない。箱型錠を取り付けた自転車には、回り止め及びずり落ち防止装置を施さなければならない。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	
キャリヤ		キャリヤが装備されている場合、それらはprEN14872に適合すること。	自転車にはDIN79121の要件に適合する荷台を設けなければならない。			
スタンド				スタンドは、使用者の力で容易に操作ができ、スタンドを立てたときに、自転車は安定に維持され、容易に倒れてはならない。	JIS規格と同じ（各部の構造の項で規定）	
完成車の要件	下記の路上試験を行った後、自転車や部品に破損やゆるみがなく、また、シート、ハンドルバー、操縦装置またはリフレクタに取り付け不良があってはならない。	1kmの路上試験を行う。		下記の路上試験を行ったとき、各部に異常な音響、緩み、脱落、断線、変形などがあってはならない。	JIS規格により確認する	下記の路上試験を実施したとき、全体構造、ブレーキ又はタイヤに機構上の故障あるいは損傷がなく、またサドル、ハンドル、操作部品、リフレクタに緩みや狂いがあってはならない。
	自転車は、進路を変えたり、操縦したりするときに安定して操作できなければならない。そして、ハンドルバーの片手離し運転でも運転操作の困難や危険がなく、乗車できなければならない。	ISO規格と同じ				試験中、操作に無理がなく、安定した操縦性、旋回性、操行性を示すものとする。

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
完成車の要件 (続き)	路上試験に使用する自転車は、操縦機能、車輪にがたがなく円滑に回転すること、ブレーキが適性に調整されて車輪の回転を妨げないこと、前後車輪がまっすぐに取り付けられていること、タイヤ側面に記された推奨空気圧まで空気が充填されていること、駆動チェーンが調整されていてどの組み合わせのギヤ比でも、自由に操作ができることを確認し、必要があれば調整する。	ISO規格と同じ		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	
	サドルやハンドルバーの位置は乗員に合うよう調整する。	ISO規格と同じ				
	自転車は適切な身長の乗員により、少なくとも1kmの距離を走行する。なお、走行速度はブレーキ制動距離測定時の速度とする。	路上試験の方法を付録C(参考)の中で示している。(ISO規格と同じ)		自転車に適応乗員(JIS D9111自転車の分類と諸元に書かれた各車種ごとの乗員体重のライダー)が正常な乗車姿勢で乗り、少なくとも1km走行しなければならない。なお、走行速度は乾燥時の制動距離測定時の速度とする。	JIS規格により確認する	自転車は、タイヤを推奨最大空気圧にし、体重が68.1kg(150lb)以上の乗員が少なくとも6.4km(4マイル)走行する。自転車は木桟走路を乗員がしっかりと着座して少なくとも24km/h(15mph)の速度で走行する。
	路上試験中に、幅50mm、高さ25mmで、角部に12mmで45度の面取りをした木製桟を2mごとの間隔で設置した30mの走路を5回走行する。	路上試験の方法を付録C(参考)の中で示している。(ISO規格と同じ)		ISO規格と同じ	JIS規格により確認する	試験には、舗装面に木桟を取り付けた30m(100フィート)の走路を5回走行する。木桟の形状はISO規格と同じであるが、1.8m(6フィート)ごとの間隔で設置した30.5mの走路とする。
堅牢製						手動ブレーキの荷重試験、制動距離の測定試験、コースタブレーキの性能試験並びに路上試験による試験の結果、フレーム、又は操縦部、車輪、ペダル、クランクもしくは制動装置の各部品に著しい損傷があってはならない。
			次の、静荷重試験、動的強度試験の後、接合部の破断、離脱、危害を及ぼすような各部の変形、損傷がないこと。			

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
静荷重試験			組立が完了した自転車からサドルを取り外す。アームの付いた支柱で保持し、自転車が直立状態で上下には可動するよう高さ300mmの台上に両車輪を載せる。サドル部に112.5kg(子供車は67.5kg,タンデム車はそれぞれのサドルに100kg)、片側のペダルに112.5kg(67.5kg、100kg)、反対側のペダルに37kg(22kg、34kg)、ハンドルバーの両端にそれぞれ19kg(11.5kg、19kg)を2分間載せる。 			
完成車の動的強度試験		さらに、DIN規格で規定されていた2つの回転ドラムを使用した動的強度試験を付録C(参考)の中で示している。 	上記の静荷重試験で用いた自転車からサドルとペダルを取り外す。 直径760mm(子供車は560mm)の2つの回転ドラムの表面にタイヤの呼び幅ごとに高さを変えた(4mm～12mm)幅50mmの細板を4本(3本)取り付ける。両ドラムの細板は位相を半ピッチずらして設置し、両ドラムをチェーンで結合すること。自転車を上下に移動できるよう両ドラムの上に保持し、シートポストから130mmの腕で36kg(21.5kg)のおもりを左右に振り分けて吊り下げ、さらに18kg(11kg)のおもりを左右のペダル軸へ、6.75kg(4kg)のおもりを左右のハンドルにぎり部へ、容量クラスにより10,18又は25kgのおもりを荷台に取り付ける。自転車のハンガ軸をドラムの周速が8km/hとなるよう駆動させ、6時間試験を継続する。			

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
試験		通常、静荷重試験、衝撃試験および疲労試験については、それぞれ新しいサンプルを使用して試験を実施する。サンプルが1つしか準備できない場合は、疲れ、静荷重、衝撃の順に試験をすることを認めるが、試験順序を試験記録に明記すること。				
		同じサンプルを対象に、2つ以上の試験を実施するときには、先に実施する試験が後続の試験結果に影響を及ぼす可能性があるので注意しなければならない。また、その結果を別々のサンプルで試験した場合と直接比較を行うことはできない。				
外観				めっき及び塗装面は、素地の露出、はがれ、さび、その他の著しい欠点があってはならない。	JIS規格と同じ	
				めっき及び塗装を施さない仕上げ面には、さび、割れ、その他の著しい欠点があってはならない。	JIS規格と同じ	
				マーク類には、密着不良、打刻不良、ずれなどがあってはならない。		
型式検査・受渡検査				新規の設計・製造時に行う形式検査と、形式検査に合格した自転車で、製造後の自転車の受け渡しに際して行う受渡検査で実施すべき検査項目を指示。		
試験条件の精度公差		特に、各試験方法で指示のない限り、試験条件の精度公差は次のとおりとする。	質量を力の単位に換算するとき、簡便のため詳細値9.80665の代わりに10を用いて計算する。			

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301ー般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
試験条件の精度公差（続き）		力　0／＋5% 質量および重量　±1% 寸法　±1mm 角度　±1度 時間（分）　±5秒 温度　±2℃ 圧力　±5%	質量の偏差は±2% 公差表示のない数値は±10%の精度公差とする。			
表示	製造業者が、この国際規格へ適合していることを表明する場合、自転車に下記に内容を明瞭に、かつ消えない方法で表示する。	フレームには、 a）連続したフレーム製造番号を恒久的な方法ではっきりと見やすいように表示すること。	自転車にはメーカーマークと明瞭で耐久性のあるフレーム番号を見やすい箇所、できればボトムブラケット、サドル、又はヘッドパイプの近辺に表示しなければならない。	自転車には、見やすい箇所に容易に消えない方法で、製造業者名（製造業者を特定できる略号でも可）、車体番号（一般に、一連の通し番号とする）を表示しなければならない。	JIS規格と同じ	自転車にはフレームに摩滅又は破壊以外には取り除かれないような方法で、刻印、ラベル貼付がしてあるものとする。
	a）ISO4210 b）製造業者はたは販売業者の名前、またはトレードマーク c）フレーム製造番号	b）製造業者の名前または商標、および本欧州規格の番号（EN14764）を耐久性のある方法ではっきりと見やすいように表示すること。	製造業者は、自己の責任において、この規格に適合していることを本協会のマークDINを用いて表示することができる。			それらは、製造業者の名前を識別するもので、さらに製造年月日が識別できるような刻印をしてなければならない。
		構成部品については現在のところ特定の要件はないが、以下に示す安全上重要な部品には、製造業社名や部品番号などトレーサブルな識別情報を表示することが推奨される。	個々の部品、交換部品はこの規格の要件に適合しなければならない。下記に挙げる部品にはメーカーマークとタイプ名称を表示しなければならない。			
		前ホーク、ハンドルバーとステム、シートポスト、ブレーキレバー・ブレーキブロック又は舟、ブレーキアウター、油圧ブレーキパイプ、ディスクブレーキキャリパ・ブレーキディスク・ブレーキパッド、チェーン、ペダル・クランク、クランク軸、リム	前ホーク、ハンドルバーとステム、シートポスト、フレーム、ブレーキレバー、ブレーキパッド・ブレーキシュー、アウターケーブル、ブレーキワイヤー（メーカーマークのみ）、油圧ホース、ペダル・クランク、リム			
				マウンテンバイク類形車には、ステッカー表示などで一般道路以外での乗用を禁じる旨の表示をしなければならない。	JIS規格と同じ	
				前車輪にクイックレリーズハブを使用した自転車には、乗車前に車輪が固定されていることを確認するよう、ステッカーなどで表示する。	JIS規格と同じ	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
選択上の情報				自転車には、その自転車の車種、諸元、機能、性能などを記載したカードなどを見やすい箇所に添付する。	自転車には、次に示す趣旨の選択上の情報を明示した書面、カード、ステッカー等を見やすい箇所に添付又は貼付すること。また、製品カタログ、販売マニュアル等にも同様の内容を記載することが望ましい。 車種、諸元、機能、性能	未完成及び未調節の自転車は、包装箱の外側に、組立、調整に必要な工具のリスト、適応乗員の足の長さの下限値、及びその寸法の測り方を表した図、・・・
					適応乗員の体格(身長、体重、股下寸法など)	適応乗員の足の長さの下限値は、容易に理解されうるもので、自転車の上パイプから地面までと乗員の股下寸法の間に少なくとも1インチの余裕があるようにする。
					車輪の径の呼びが20未満の自転車については、車輪径の呼びが大きな自転車と比べて走行安定性が劣っていること、運転感覚が異なっていること、安全な場所で練習してから使用すべきものであること。	
					一般的なブレーキに比べて制動性能が高いブレーキを有するものは、制動性能等に差異があること、制動性能が高いことが危険に結びつくことがあること。	
					MTB類形車は、一般道路での使用を目的とするものであり、急坂登降、段差走行等には使用できないこと。	
					前車輪異物挟み込み防護装置が取り付けられていない自転車には、走行中に前車輪に荷物、乗員の着衣や足が挟み込まれる危険があること。	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 ｼﾃｨ車とﾄﾚｯｷﾝｸﾞ車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
取扱説明書	自転車には、以下の内容を明記した取扱説明書を添付する。	自転車には、その自転車が供給される国の言語で記載した、次の情報を含む取扱説明書を添付すること。	自転車にはドイツ語の取扱説明書を添付すること。	自転車には取扱説明書を添付する。該当しない項目は省略しても良い。	JIS規格と同じ	自転車には、取扱説明書をフレームに取り付けるか、包装内に入れておかなくてはならない。
				一般消費者が容易に理解できるよう図で明示したり、特に注意を必要とする事項については字を大きくしたり、色別にすることなどを行って強調することが望ましい。	JIS規格と同じ	
				a)取扱説明書を読み、読んだ後、保管する。子供が使用する自転車では、保護者が使用上の注意事項を子供に指導する。	JIS規格と同じ	
			1.道路交通法許可規則(StVZO)を参照のもとに、自転車を規定どおりに使用することの指示。	b)交通法規を遵守する。	JIS規格と同じ	
				d)幼児用座席の取り付け	JIS規格と同じ	
				e)正常な乗車姿勢　適応乗員の身長、体重、股下寸法などの体格、車輪が異常ロックする場合の注意	JIS規格と同じ	
	a)乗車前の準備として、シートポストとハンドルポストのはめ合わせ限界標識を説明し、サドルとハンドル高さを乗員の体格に合わせ、どのように調整するかの方法	b)ISO規格と同じ規定に下記を追記 前後ブレーキが左右どちらのレバーで作動するか、制動力調整装置の存在(機能、調整方法)、コースターブレーキの使用方法	4.,5.ISO規格と同じ規定＋自転車技術者、専門店に相談することと下記を追記 3.ブレーキレバーの配置と前後ブレーキが左右どちらのレバーで作動するか。またそれを逆に変更する方法。	ISO規格と同じ	JIS規格と同じ	ハンドル及びサドルの調整に対する整備説明
		c)最小サドル高さとその測定方法				
		d)装備されているサスペンション装置の調整方法				
		f)乗員と荷物を加えた許容総重量及び自転車総重量	2.自転車(乗員＋荷物)の許容総重量、キャリヤの許容荷重、許容牽引重量をkgで示す。	c)積載する荷物の重さ及び大きさの限度、適合するリヤキャリヤの容量クラス	JIS規格と同じ	
		g)自転車で公道を走行するときに適用される可能性のある国内の法的要件(前照灯、リフレクタ)について乗員の注意を促すための記述	9.安全走行に関する推奨事項。ヘルメット、暗がりでの反射性衣服着用、フロントディレーラを装着した自転車では衣服の裾巻き込みへの注意。			

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
取扱説明書 (続き)	b)ハンドルバー、ハンドルステム、サドル、そして車輪を取り付けるねじの推奨締付トルク	h)ISO規格と同じ				完全かつ適正な状態とするための組立方法
	c)クイックレリーズ機構の正しい調整方法	i)ISO規格と同じ 『この機構は閉じて固定位置にあるときはホークエンドに固定位置であることが示される。』というような記載例を追記		g)クイックレリーズハブの使い方 車輪の着脱、固定力の調整方法などを含む	JIS規格と同じ	
	d)潤滑する場所、頻度、そして推奨する潤滑材	k)ISO規格と同じ		o)注油の箇所。特に図で示す。ブレーキ制動面に注油しない旨の注意	JIS規格と同じ	注油方法
	e)適正なチェーンの張りとその調整方法	l)ISO規格と同じ				回転部の調整方法
	f)ブレーキの調整方法と、ブレーキブロックの交換方法	n)ISO規格と同じ	4.ブレーキの調整(ブレーキパッドは正しく密着し、制動面は汚れがなく、油が付着していないこと)	n)ブレーキワイヤ及びブレーキブロックの交換時期	JIS規格と同じ	ブレーキ、操作ワイヤの調整方法
	g)ギヤの調整方法	m)ISO規格と同じ	4.変速ギヤの調整	h)チェンジギヤ装置の使い方	JIS規格と同じ	チェンジギヤの操作
				i)駐輪時の注意。自転車の放置に関する注意を含む。	JIS規格と同じ	
				j)タイヤの表示空気圧	JIS規格と同じ	
				k)折りたたみ又は分割の方法及び注意	JIS規格と同じ	
		o)一般的なメンテナンス方法	6.ブレーキ系統、照明系統点検に関する説明 10.StVZOの諸規定を参照しながら整備点検することの指示。 11.変形部品の迅速な交換	m)点検及び調整の時期、点検の箇所及び方法　変形部品は即時交換、使用開始後2ヶ月以内、1年ごと及び異常を感じた場合には販売店で点検を受ける。	JIS規格と同じ	製造業者が消費者の能力を超えると判断するような整備については、その整備サービスを受けられる場所を示すこと。
		p)安全上重要な部品については、純正の交換部品のみを使用することの重要性				
		q)リムの手入れおよびリム摩耗の危険に関する明確な説明	10.安全上重要な磨耗部品、例えばリムやブレーキブロックの交換部品のタイプと名称			
	h)タイヤ、チューブ、ブレーキブロックなどの標準的交換部品	r)ISO規格と同じ		s)標準予備部品。部品交換上の注意、適切なタイヤ及びチューブなどを含む	JIS規格と同じ	

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件（1996-11）	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験（2000-04）	JIS D 9301一般用自転車 （2004-7）	SGマーク・自転車の認定基準 （2004-8）	CPSC 自転車安全基準 （2003-9）
取扱説明書 （続き）	i)アクセサリ　適切なものが用意されている場合は、その操作方法、メンテナンス方法、適切な交換部品（電球など）	s)ISO規格と同じ				
	j)安全乗車　ブレーキ、タイヤ、操舵部、前照灯の点検方法、雨天時には制動距離が増加することの注意	e)ISO規格に自転車用ヘルメットの着用、リムの点検方法を追記	1.水に濡れるとダイナモやリムを制動するブレーキが作動しなくなることの指摘。 7.リムの摩耗表示システムと取るべき措置の説明	f)ブレーキの掛け方及び注意 雨天時には制動距離が長くなることに対する注意を含む	JIS規格と同じ	ブレーキの操作、雨天及び夜間の乗用に関する注意
			8.走行開始前に、ねじ又は差込式の固定部、ダイナモの固定、クイックレリーズレバー、折りたたみジョイント部、サスペンションの点検	l)乗車直前の確認　ブレーキの作動、ハンドル、車輪の固定、タイヤの空気圧、チェーンに衣服が巻き込まれないようにするための注意	JIS規格と同じ 加えて、前車輪異物挟み込み防護装置の状態確認	回転部、車輪、リフレクタ、タイヤの適正な調整方法
				p)夜間の使用における注意　前照灯・尾灯の点灯確認、リフレクタが破損したり、汚れたりしたままで使用しない。	JIS規格と同じ	
				q)雨天、雪及び強風時の使用における注意	JIS規格と同じ	
	k)自転車が設計された用途（たとえばオンロード用、またはオフロード用）、ならびに不適切な使用をしたときの危険に対する警告	a)その自転車が意図している用途（すなわち、それが適している地形のタイプ）、不適切な使用をしたときの危険に関する警告	1.必ずしもすべてのユーザーが知っているとは限らない危険に関する警告。	t)その他必要な注意事項　危険な乗り方など不適正な使用方法に対する注意を含む。	JIS規格と同じ	道路内外での使用の安全指針
	l)組みつけられずに供給された部品の適切な取付方法	j)ISO規格と同じ				
		t)幼児用座席を装着する場合には、指を挟まないようサドルコイルばねを適切な手段でカバーすること				
		u)激しい使用による破損の可能性に対して乗員の注意を促し、かつフレーム、前ホーク、サスペンション接合部の定期点検を推奨する注意。				

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301ー般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
取扱説明書 (続き)		上記の文言は『すべての機械部品と同様、自転車は摩耗と大きな応力にさらされています。材料及び部品が異なれば摩耗又は応力疲労に対する反応の仕方も異なります。部品は設計寿命を超えると、突然破損して乗員の怪我の原因となるおそれがあります。大きな応力が加わる部位の亀裂や傷、変色はその部品が寿命に達していることを示すものであり、交換する必要があります。』でもよい。				
				r)保管上の注意事項	JIS規格と同じ	
				u)使用者のための相談窓口の住所及び電話番号	JIS規格と同じ	
				v)廃棄に関する情報	JIS規格と同じ	
					3)異物挟み込みに関する注意	
					4)車輪径の呼びが20未満の自転車の使用に当たっての注意	
			9.ブレーキ動作に習熟することへの指示と、前輪の過剰制動に対する警告		9)前車輪に一般的なブレーキと比べて制動性能が高いブレーキを有する自転車には、そのブレーキのかけ方と注意	
					25)SGマーク制度は、自転車の欠陥によって発生した人身事故に対する保証である旨	
			12.跡付け、改造によって危険が生じることがある旨を表示。ブレーキ装置、サスペンションシステム、キャリヤ			
			13.盗難防止のため、自転車識別記録に自転車の特徴を記載するための適切な方法。商標、形式、フレーム番号、自転車登録番号、車輪サイズ、色、メーカー又は輸入業者の住所			
	(注)製造業者の配慮により、これ以外の関連事項が含まれても構わない。	ISO規格と同じ				

規格番号	ISO 4210 サイクルー 自転車の安全要件 (1996-11)	EN 14764 シティ車とトレッキング車ー 安全要件と試験方法(2005)	DIN 79100 自転車の安全要件 及び試験 (2000-04)	JIS D 9301一般用自転車 (2004-7)	SGマーク・自転車の認定基準 (2004-8)	CPSC 自転車安全基準 (2003-9)
附属書	A. ブレーキ比例性試験における最小二乗法による最適線の求め方	A. ISO規格と同じ	A. ISO規格と同じ			
	B. 推奨される操縦部の幾何学的寸法	B. ISO規格と同じ				
				附属書1　自転車歯付きベルト		
		C. (参考)完成車の動的強度試験、路上試験				
		D. (参考)車輪、タイヤASSY疲労試験				

本自転車内外規格対比表は、競輪の補助金を受けて実施した事業により作成しました。

2006. 03　100